23me Année
15 Déc 1920

N°860

Prix du N°
cinq frs.

Vie au Grand Air

N·O·Ë·L

23 ans de Sports

NUMÉRO SPÉCIAL PUBLIÉ A L'OCCASION DU 23e ANNIVERSAIRE DE LA *VIE AU GRAND AIR* QUI EST LA PLUS ANCIENNE DES REVUES ET JOURNAUX SPORTIFS

Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au
Grand Air

POUR LES ETRENNES

POUR MONSIEUR

COLLECTION DES GRANDS HUMORISTES

FORAIN

DE LA MARNE AU RHIN

Deux volumes in-16, brochés, cent illustrations.
Chaque volume . . . . . 12 fr.

Dans la même Collection :

SEM

UN PÉKIN SUR LE FRONT

Un volume in-16, broché, illustré. Le volume. 12 fr.
En préparation : ABEL FAIVRE, POULBOT, etc.

POUR MADAME

L'AGENDA FEMINA

Ouvrage d'un genre absolument nouveau. Tout ce qui intéresse la vie intellectuelle, pratique et matérielle de la Femme.

300 pages de texte. - 500 illustrations. - 4 hors-texte en couleurs.

Le vol., format 20 × 12, mi-relié, 12 fr.; mi-relié luxe, 15 fr.

POUR LES ENFANTS

LILLIPUT-BIBLIOTHÈQUE

Collection enfantine illustrée en couleurs, publiée sous la direction de Franc-Nohain.

Dans chaque volume, 80 pages de texte et de nombreuses illustrations en noir et en couleurs.

18 volumes parus.

Chaque vol. cart., couv. en couleurs, 3fr. 95

POUR TOUT LE MONDE

PICTUR

Reconstitution intégrale en couleurs et en relief des chefs-d'œuvre de la Peinture.

LES tableaux " PICTUR " reproduisent les toiles des maîtres anciens et modernes, non seulement par un fac-similé exact et parfait des formes et des couleurs, mais aussi par la reproduction — d'une fidélité déconcertante — *de l'épaisseur des empâtements de couleurs et de la marque même des coups de pinceaux.* Cette perfection absolue n'est pas obtenue à l'aide d'un trompe-l'œil et ne résulte pas d'un simple effet d'optique ou de présentation ; elle est réalisée par l'application d'un procédé original et nouveau qui donne, non pas l'apparence du relief, *mais le relief lui-même,* sensible au toucher.

EXPOSITION PERMANENTE AUX ÉDITIONS PIERRE LAFITTE 88-90, AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES, PARIS

Demander le Catalogue spécial

Editions PIERRE LAFITTE

REPRODUCTION RÉDUITE DUN TABLEAU PICTUR ENCADRÉ

TOUTE LA GUERRE
illustrée en un volume
Préface du général MALLETERRE

Résumé par l'image et par le texte de toutes les phases de la grande guerre. Très vivant, très pittoresque, très clair, facile à lire, ce recueil a sa place indiquée dans toutes les familles, les écoles, les bibliothèques.

240 pages de texte et gravures, 640 illustrations : cartes, schémas, dessins, croquis, photographies.

Le volume in-8°, illustré, broché. . . . . 10 fr.

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

Est le guide indispensable du Sportsman

Collection complète en 24 volumes illustrés.
Dans chaque volume : 350 à 450 pages de texte,
48 à 65 planches hors texte et simili-gravure.

Chaque volume, broché, 6 francs. Cartonné, 7 francs.

MON SYSTÈME
Par J.-P. MULLER
MÉTHODE DE CULTURE PHYSIQUE

Pour les hommes (1 volume).
Pour les femmes (1 volume).
Pour les enfants (1 volume).

Chaque volume cartonné avec 100 illustrations. . . 4 fr. 50

90, Avenue des Champs-Élysées

Vie au Grand Air

NOËL

La couverture du premier numero de la Vie au Grand Air, *parue en avril 1898. La guerre nous ayant empêchés de fêter la 20e année de notre fondation, nous avons remis à ce numéro l'anniversaire de notre magazine, doyen des organes sportifs de France. C'est pourquoi il porte sur 23 ans de sports.*

Editions Pierre Lafitte

LA RÉCOMPENSE DE 23 ANS D'EFFORTS

M. RAYMOND POINCARÉ

En développant le goût des sports, la *Vie au Grand Air* a contribué à former cette jeunesse vigoureuse dont l'héroïsme a sauvé la patrie.

R. Poincaré

M. LOUIS BARTHOU

La *Vie au Grand Air*, en se consacrant depuis vingt-trois ans au développement des sports, a été un organe de progrès social et de défense nationale. Je salue cordialement les services qu'elle a rendus.

Louis Barthou

M. HENRY PATÉ

23 ans d'efforts ! Que de chemin parcouru, que de résultats obtenus ! Le sport triomphe enfin aujourd'hui. Vous avez bien travaillé à cette victoire. Soyez-en remerciés. Continuez votre œuvre d'intérêt national : elle est aussi la nôtre. Nous sommes avec vous.

Henry Paté

LE GENÉRAL SERRIGNY

Toutes choses égales d'ailleurs, la puissance d'une nation est fonction de sa valeur morale et de ses forces physiques. Développer celle-ci au profit de celle-là, par la diffusion des sports, c'est contribuer à la grandeur du pays.

Gal B. Serrigny

LIEUTENANT-COLONEL SÉE

La propagande sportive se fait surtout par le stade et par l'image. Depuis 23 ans, la *Vie au Grand Air* a contribué, d'une manière particulièrement efficace, à la vulgarisation des sports en France.

COMTE CLARY

Par la plume et par le crayon, la *Vie au Grand Air*, depuis bientôt un quart de siècle, n'a pas cessé de mener le bon combat pour le sport en France et, en le popularisant, elle a contribué efficacement à le vulgariser dans toutes les classes de la naure.

Cte Clary

M. TRISTAN BERNARD

La vue de ces photos, la lecture de ces articles donnent déjà une âme d'athlète au plus chétif, au plus indolent, au plus « groggy ». La *Vie au Grand Air* c'est mieux qu'un journal, c'est un ballon d'oxygène.

Tristan Bernard

BERNARD DE ROMANET

La vitesse est l'âme du progrès. La *Vie au Grand Air* nous l'a sans cesse enseigné. Encouragés par elle, ne cessons donc pas de faire toujours plus vite.

de Romanet

F. CHARRON

En toute sincérité, je considère que la *Vie au Grand Air* a été, pour une grande part, dans le triomphe du sport en France et je lui en suis reconnaissant.

F. Charron

LE MARÉCHAL FOCH

La Vie au Grand Air vaut surtout par les exercices physiques que l'on y pratique. Votre publication en développe le goût parmi la jeunesse française. Son influence est des plus précieuses pour le pays.

F. Foch

M. PIERRE-ÉTIENNE FLANDIN

Pour son 23e anniversaire, la *Vie au Grand Air* célèbre une sorte de jubilé des sports. L'aviation, qui est l'un des derniers nés de la grande famille et qui n'est pas le moins glorieux, ni le moins riche d'avenir, la félicite de tout ce qu'elle a fait pour son essor.

P. E. Flandin

CAPITAINE RENÉ FONCK

La *Vie au Grand Air* a fait beaucoup pour les sports en convertissant bien des profanes. Elle a vu juste en prévoyant la place que prendrait l'aviation comme sport et comme arme.

M. JEAN DE CASTELLANE

La *Vie au Grand Air ?* En cinq mots, tout un programme : programme d'hier, programme d'aujourd'hui, programme de demain, programme d'intérêt vital pour l'avenir de la race française, poursuivi avec méthode et ténacité depuis 1898.

Jean de Castellane

M. ANDRÉ MICHELIN

Je salue avec joie l'anniversaire de cet ancêtre avec lequel, aux temps héroïques, nous avons combattu le bon combat. 1898 !!! Depuis trois ans à peine, nous avions, mon frère et moi, réalisé cette gageure de faire rouler des autos sur de l'air... quand la *Vie au Grand Air* est née.

A. Michelin

M. PAUL ROUSSEAU

C'est bien d'avoir fondé la *Vie au Grand Air*. C'est mieux, après vingt-trois années, de poursuivre une œuvre de développement sportif, par d'effectifs encouragements.

Paul Rousseau

M. VICTOR BREYER

J'ai dû écrire, sinon dans le premier, du moins dans un des premiers numéros de la *Vie au Grand Air*. Je fais donc un petit reproche à son 23e anniversaire, c'est qu'il ne me rajeunit guère. Mais il représente un fameux chapitre de l'histoire sportive de chez nous.

Victor Breyer

Mlle SUZANNE LENGLEN

La *Vie au Grand Air !* C'est l'histoire du sport depuis 23 ans... C'est le plus bel effort couronné du plus grand succès !!!

Suzanne Lenglen

M. LOUIS BLÉRIOT

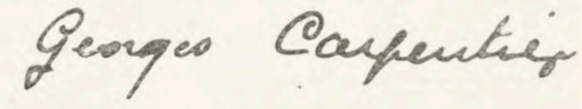
LA *Vie au Grand Air* a été le grand « animateur » sportif de la France ; elle a enthousiasmé les jeunes qui ont culbuté les vieilles résistances et pris « au grand air » la place où ils sont devenus forts. Elle a professé que la cause du sport est une cause nationale : le sport aérien plus que tout autre. Nous lui en sommes reconnaissants.

ALFRED LEBLANC

LA *Vie au Grand Air ?* C'est l'histoire vivante de l'aviation. De là, surtout, l'intérêt que j'y attache, puisque jamais elle n'a cessé de nous défendre.

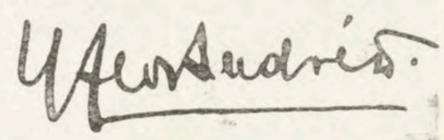
GEORGES CARPENTIER

1898 ! j'avais 4 ans et la boxe anglaise n'était pas beaucoup plus vieille que moi, en France. 1920 ! Quel changement ! J'en félicite la *Vie au Grand Air*, artisan du sport... et je ne m'en plains pas.



GÉO ANDRÉ

IL n'y a pas encore 23 années, mais bientôt 15 que je fis connaissance avec la *Vie au Grand Air*. Il m'est agréable de constater que, depuis lors, elle fut toujours un ami sincère, un propagateur intelligent et un miroir parfait de notre sport.



23 ans de sports

LORSQU'ELLE fut créée, le 1er avril 1898, la *Vie au Grand Air*, aujourd'hui doyenne de tous les organes sportifs français, n'osait pas espérer l'avenir que ses lecteurs ont bien voulu lui réserver. Le sport n'était encore qu'à ses débuts. Peu y croyaient. N'a-t-il pas dû beaucoup de la ferveur, dont il est maintenant entouré, à l'œuvre poursuivie depuis vingt-trois ans par notre magazine, le plus luxueux de tous ceux du monde entier ? Pour bien faire comprendre l'évolution du public au cours de cette longue période, nous nous contenterons de rappeler le résultat d'un referendum publié dans le numéro du 15 avril 1898 de la *Vie au Grand Air :* « Nommer, par ordre de préférence, les dix principaux sports en honneur dans notre pays ». Voici la réponse idéale : 1° Cyclisme, 2.485 voix ; 2° Hippisme, 2.085 ; 3° Escrime, 2.070 ; 4° Automobile, 1.965 ; 5° Chasse, 1.745 ; 6° Football, 1.425 ; 7° Aviron, 1.335 ; 8° Gymnastique, 1.235 ; 9° Patinage, 1.220 ; 10° Athlétisme, 1.120. Nous vous posons la même question aujourd'hui, chers lecteurs. Nous serons curieux de comparer les deux opinions : quelle éclatante revanche réserverez-vous à certains sports bien sacrifiés ou même complètement oubliés, telle la boxe. Dans les pages qui vont suivre nous allons montrer l'extension prise en vingt-trois ans, les progrès réalisés depuis notre fondation. C'est en lisant cette étude que le formidable effort produit dans cette croisade du muscle, dans cette lutte incessante d'inventeurs de génie, montrera son plus pur éclat. Oui, maintenant, le sport est roi, mais n'oublions jamais les artisans de sa souveraineté. Nous n'en admirerons que mieux les héros qui ont résisté au recul du temps et dont la gloire est parvenue jusqu'aux nouvelles générations.

AUTOMOBILE

Du 50 à l'heure de Léon Bollée au 245 de Milton.

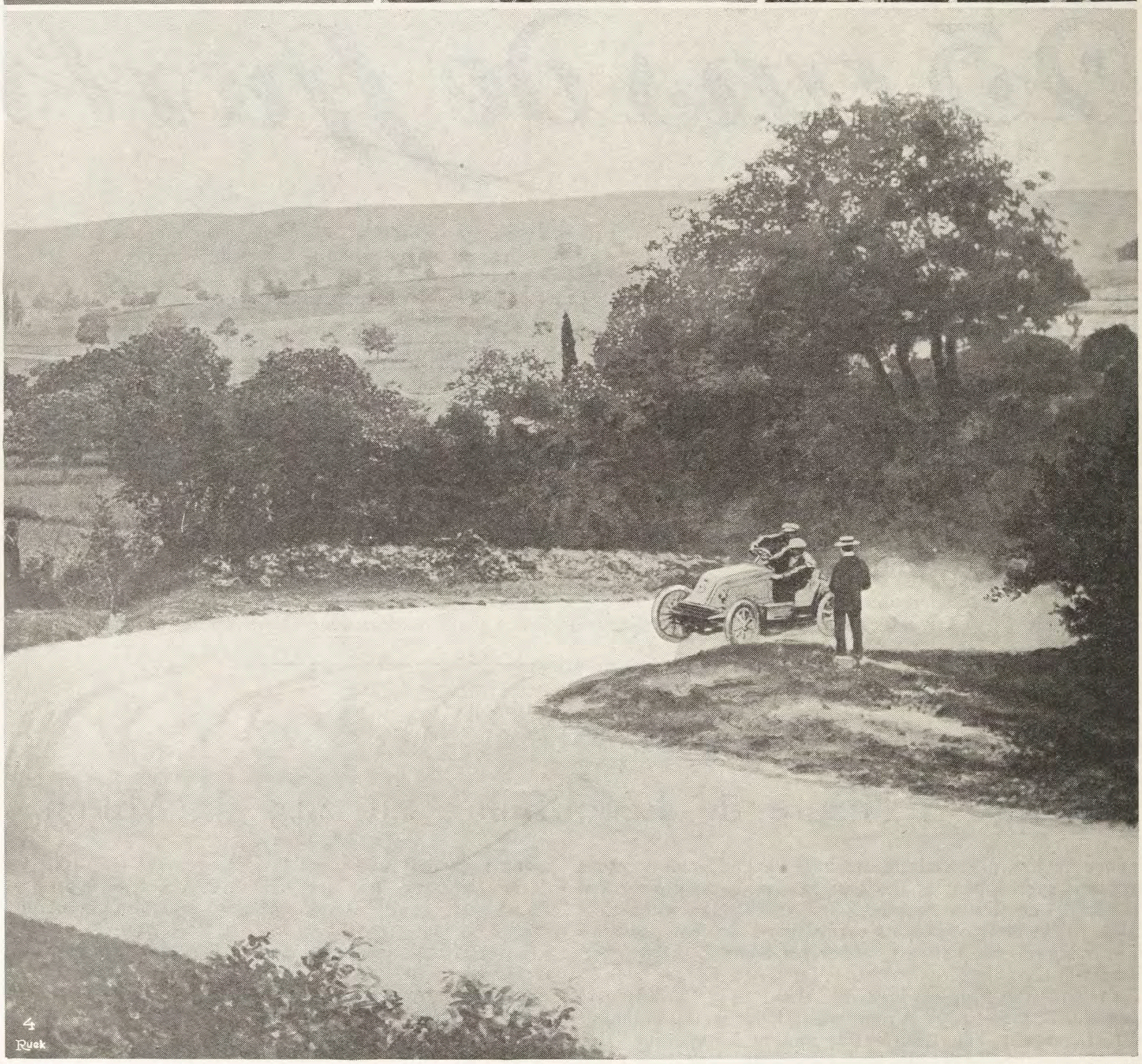
Pour rendre plus clair l'historique de l'automobile, nous parlerons successivement des grandes épreuves, des records de l'heure et des vitesses les plus élevées. Les vingt-trois ans de sports dont nous nous occupons ne doivent pas nous faire oublier cependant les premières courses. Elles commencèrent en 1894 seulement.

L'ancêtre des Grands Prix de l'A.C.F. est Paris-Rouen, disputé le 28 juillet 1894. A ce moment, la lutte était organisée entre la vapeur, l'électricité et le moteur à explosion. Il y eut 102 engagés de 20 systèmes différents, dont l'un d'eux était ainsi présenté : « Combinaison d'un moteur animé et d'un moteur mécanique. » La distance était de 126 kilomètres, ce qui semblait au-dessus des forces automobiles ! Le parcours le plus rapide fut réussi en 5 h. 40, par M. Bouton en compagnie du marquis de Dion. Les rigueurs du règlement donnèrent cependant la victoire à la voiture à pétrole de M. Levassor, deat-heat avec la Peugeot, en 5 h. 50. Le Blon venait ensuite. Cette épreuve n'avait été en somme qu'une espèce de concours.

La véritable première course fut Paris-Bordeaux-Paris (1.180 kilomètres) dont le départ fut donné le 17 juillet 1895. Après une lutte fantastique Levassor termina en 48 h. 47. Mais le premier prix resta acquis à M. Koechlin, vainqueur des voitures à quatre places. La vapeur éprouvait son premier échec, après avoir tenu la tête au début du parcours.

De cette course sortit l'Automobile-Club de France : le Comité d'Organisation de l'épreuve se transformait ainsi le 12 novembre 1895.

En 1896, l'A. C. F. crée l'une des plus longues compétitions courues : Paris-Marseille-Paris (1.720 kilomètres)



FREMIERS TRIOMPHES DE L'AUTOMOBILE

1. Le n° 5 de Levassor, dans Paris-Bordeaux-Paris (1895). — 2. Le premier volant que F. Charron fit si souvent triompher (1898). — 3. Le chev^r René de Knyff, 1^er du Tour de France en 1899. — 4. Henry Fournier, 1^er de Paris-Bordeaux en 1901.

par étapes et par catégories. Un motocycle, monté par Viet, arrivait premier à Marseille, mais au retour les grosses voitures prenaient leur revanche et Mayade triomphait en 67 h. 42 m. 58 s. devant Merkel, Viet et d'Hostinges.

On voit que l'automobile était encore bien jeune, lorsque la *Vie au Grand Air* naquit. En 1898, l'A. C. F. inaugure la série des courses internationales avec Paris-Amsterdam-Paris (1.454 kilomètres) par étapes. Ce fut la lutte des Panhard-Levassor contre les Amédée Bollée. Les Panhard étaient des 8 chevaux, 4 cylindres, allumage par brûleurs, radiateur (créé en 1897), transmission à chaînes, direction irréversible à volant incliné. Les Amédée Bollée étaient les premières voitures à forme fuyante, avec transmission à courroie, moteur horizontal, direction à volant droit. Ce fut également la première grande lutte des pneumatiques contre les bandages pleins qui, jusque-là, avaient seuls triomphé, sauf en 1897. Le pneumatique triompha sur toute la ligne. A l'aller, les Amédée Bollée eurent l'avantage. Le premier, à Amsterdam, fut le sportsman complet Etienne Giraud, mort le mois dernier. Au retour, les Panhard-Levassor prenaient la tête. Charron triomphait en 32 h. 44 m., devant Girardot et Etienne Giraud. Le premier motocycle était celui de Marcellin, précédant Osmont. A la suite d'une réclamation d'Osmont, on décida qu'à l'avenir les véhicules prenant part à une course seraient poinçonnés pour éviter les remplacements ou échanges.

L'année suivante, l'A.C.F. organise, avec le *Matin*, le Tour de France par étapes pour motocycles, voiturettes et voitures. Dès le début, les Panhard de René de Knyff et Charron prenaient une avance considérable. La victoire revint au chevalier de Knyff couvrant les 2.291 kilomètres, en 44 h. 43 m. (51 km. 300 à l'heure). Girardot était deuxième et le comte de Chasseloup-Laubat, troisième. Dans les motocycles, Teste précédait Tart. Gabriel, enfin, en 68 h. 35 m. 16 s. s'attribuait la catégorie des voiturettes, devant Théry.

En l'honneur de l'Exposition de 1900, l'A.C.F. organisait Paris-Toulouse et retour (1.348 kilomètres) où triomphaient Levegh, en 26 h. 43 m. 43 s., pour les voitures, — Marcel Renault, pour les voiturettes, — Teste pour les motocycles.

1901 vit la fameuse épreuve Paris-Berlin (1.191 kilomètres). Henri Fournier, qui venait de gagner Paris-Bordeaux, s'attribua la première place en 15 h. 33 m. 6 s. devant Girardot, René de Knyff, Brasier. Dans la catégorie des voitures légères, Etienne Giraud était premier, Teste deuxième, Louis Renault et Osmont étaient respectivement vainqueurs des voiturettes et des motocycles. En 1902, c'est Paris-Vienne qui revient à Marcel Renault. Sur voiture légère, il bat les grosses voitures dont le champion était Henri Farman. La dernière course internationale devait être Paris-Madrid, en 1903. Une série d'effroyables accidents faisait arrêter l'épreuve à Bordeaux. Le vainqueur était Gabriel (les 573 kilomètres en 5 h. 13 m.), devant Louis Renault, dont le frère se tuait.

Une femme, Mme Camille du Gast, n'avait pas hésité à participer à l'épreuve. Ce que fut sa course ?

UNE COURSE DRAMATIQUE de Mme DU GAST

Partie de Versailles avec le n° 29, juste à 4 heures du matin, j'arrivai à Angoulême à 11 h. 6. Il y avait là 2 h. 20 de neutralisation obligatoire et mes 7 h. 6 de marche se réduisaient donc à 4 h. 46, ce qui, pour 420 kilomètres, donnait une moyenne d'environ 90 kilomètres à l'heure.

A Chartres, j'avais dépassé le baron de Caters et je m'étais vu distancer par Hiéronymus, le vainqueur de la Turbie. A Châteaudun, je laissais derrière moi de Knyff et rejoignais Hiéronymus. J'étais 8e, ayant gagné 9 places en 120 kilomètres. A Vendôme, il y avait devant moi Louis Renault, Jarrott, Werner que je passais en panne, Théry, Stead, l'infortuné Tourand et Baras. A Poitiers, toujours 8e, j'étais rejointe par Farman, Jenatzy et ce pauvre Marcel Renault dont je devais voir, quelques heures après, la voiture culbutée.

Après Angoulême, l'épreuve devenait atroce. Je m'arrêtais trois heures pour porter secours au pauvre Stead, puis je finissais en touriste, attristée par le spectacle de tant de voitures versées, et de tant d'hommes blessés. J'arrivais à Bordeaux à 5 h. 46 du soir.

Camille du Gast.

Les courses de ville à ville ont vécu. Elles sont désormais interdites. Les courses en circuit vont commencer Elles débutent par la Coupe Gordon-Bennett dont la première épreuve s'était courue, à peu près inaperçue, en 1900, de Paris à Lyon (554 kilomètres) et avait été gagnée, en 9 h. 9 m. (61 km. 500 à l'heure), par Fernand Charron, le sportsman éclectique par excellence.

LES 1.057 VICTOIRES de F. CHARRON

Mon impression sur mon passé sportif ? Que vos lecteurs jugent eux-mêmes. Je crois que j'ai dû établir un record du monde qui ne sera pas battu tout de suite.

Voici le bilan de mes victoires : 13 en courses à pied ; 506 à bicyclette, bicycle, tricycle, dont 3 championnats de France, vitesse et fond ; 4 grandes épreuves d'automobiles, Marseille-Nice-Marseille, Paris-Amsterdam-Paris, Paris-Bordeaux, Coupe Gordon-Bennett ; 193 courses de chevaux comme propriétaire ; 265 courses de chevaux comme entraîneur ; 76 courses de chevaux comme gentleman, dont un tiers contre les jockeys.

Si j'étais modeste, je serais presque honteux d'avoir accaparé le sport si longtemps, mais... !! Ah ! un détail : à 20 ans, je pesais 57 kilos 500, à 54 ans j'atteins 58 kilos.

F. Charron.

En 1901, le parcours choisi était Paris-Bordeaux (565 kilomètres). La Coupe était disputée en même temps qu'une course gagnée par Fournier. Très mal placé dans l'épreuve générale, Girardot s'attribuait le trophée en 8 h. 51 m. 59 s. (59 km. 509 de moyenne). La Coupe n'était pas plus émouvante, en 1902. Elle était mise en compétition au cours de Paris-Vienne et s'arrêtait à Innsbrück. Fort heureusement elle était gagnée par l'anglais Edge, en 10 h. 41 m. 50 s. pour les 590 kilomètres (55 kilomètres de moyenne). Oui, fort heureusement, car c'est de là que date l'ère de renommée de la Coupe Gordon-Bennett devenue une épreuve classique, spéciale, passionnante.

C'est en Irlande qu'elle se disputa, en 1903. L'équipe française, formée de René de Knyff, Henry Farman et Gabriel, triompha du team anglais composé d'Edge, Jarrott et Stocks des Américains Winton, Owen, Moers et du trio Allemand comprenant Jenatzy, de Caters et Foxhall Keene. Mais dans le classement individuel Jenatzy gagnait, couvrant les 592 km. en 6 h. 39 m. et précédant de Knyff, Farman et Gabriel, deuxième, troisième et quatrième. La première place nous échappait, mais nous remportions un superbe succès d'équipe.

L'Allemagne, chargée de l'organisation, choisit le Circuit du Taunus, en 1904. Le parcours comporte 564 kilomètres. L'éliminatoire française disputée en Argonne désigne Théry (99 km. 416 de moyenne), Salleron et Rougier. En Allemagne, devant Guillaume II, la France, grâce à Théry, remporte l'un des plus beaux succès de son histoire sportive. Le regretté virtuose finit premier en 5 h. 50 m. 8 s. devant Jenatzy et de Caters, représentant tous deux l'Allemagne. Jusqu'alors, le vainqueur n'avait pas été favorisé par la chance.

VAINQUEUR EN ALLEMAGNE, par Léon THÉRY

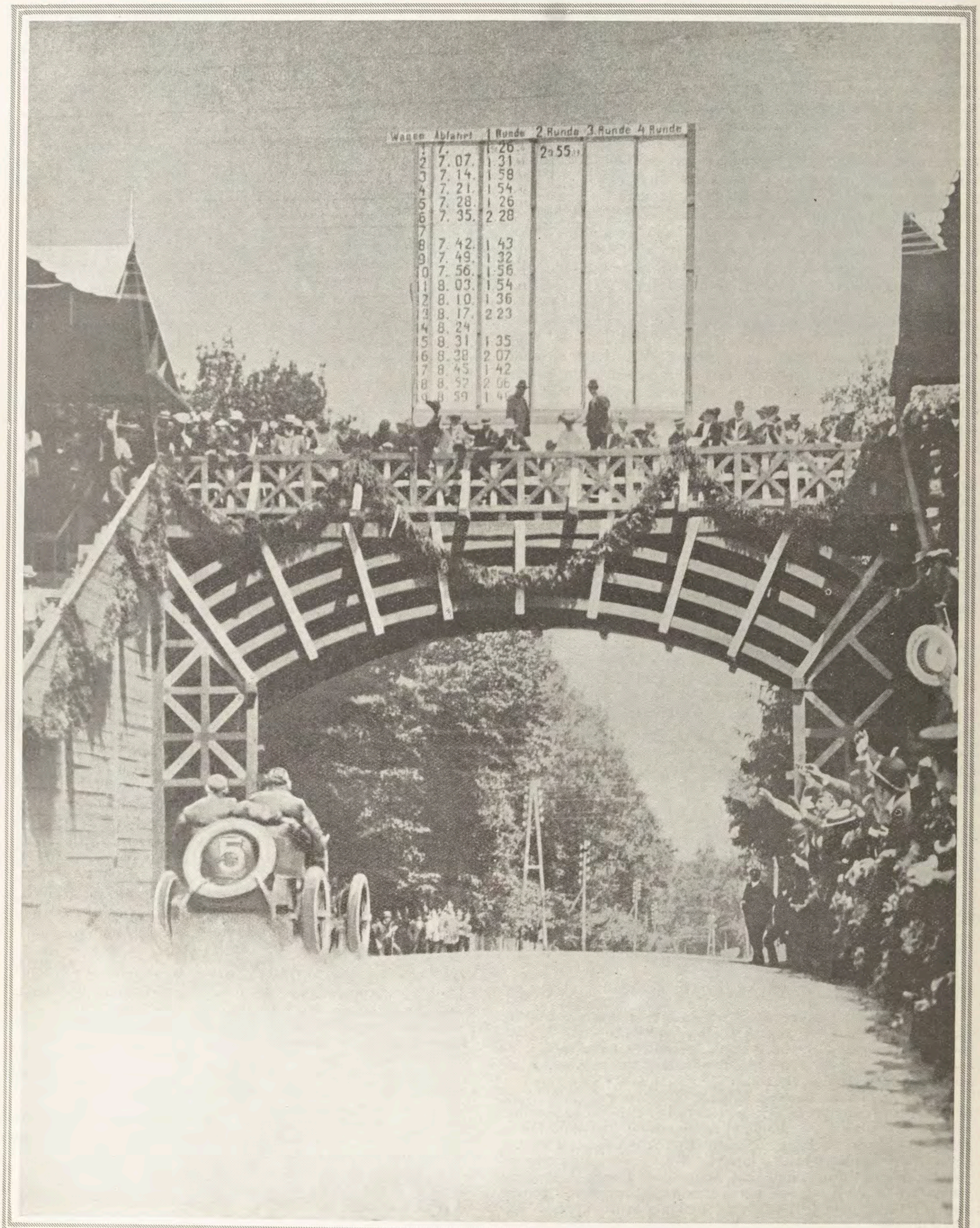
Depuis Paris-Amsterdam, je n'avais pas manqué une course et je n'étais jamais arrivé à en décrocher une tout à fait. J'avais beau travailler comme un furieux tout le long du parcours, j'étais régulièrement passé à la fin.

Au Taunus, j'ai bien cru pendant les deux premiers tours qu'il en serait encore ainsi et que je ne pourrais pas prendre une seconde à ce diable de Jenatzy. Puis, soudain, la fortune voulut bien me sourire : un Français avait gagné en territoire allemand.

Pendant la course, les indigènes aidèrent Jenatzy de tous leurs vœux... et même plus, mais après il n'y eut rien à trouver de répréhensible dans leur attitude, au contraire.

Léon Théry.

La Coupe était revenue en France. Il fallait tâcher de la conserver. Nouvelles éliminatoires disputées cette fois en Auvergne. Le vainqueur de 1904, n'étant pas choisi d'office, dut s'aligner et, comme en Argonne, comme en Allemagne, triompha encore : il couvrit les 549 kilomètres en 7 h. 34 m. 49 s., battant Caillois et Duray. La Coupe Gordon-Bennett fut courue sur le même parcours et, pour



LA COUPE GORDON-BENNETT DE 1904

Leon Théry gagne la Coupe Gordon-Bennett, au Taunus, en 1904, à 96 kil. de moyenne. Il la regagnera l'année suivante, en Auvergne.

LE REGRETTÉ GEORGES BOILLOT

Georges Boillot, 1er du Grand Prix de l'A. C. F. de 1912 (1.540 kil. en 15 h. 58 m. 28 s. 3/5) et de 1913 (916 kil. 600 en 7 h. 53 m. 56 s. 4/5).

la quatrième fois consécutive, le roi du volant Léon Théry finit premier, en 7 h. 2 m. 42 s. (549 kilomètres) devant Nazzaro et Cagno. La Coupe avait vécu, restant définilivement à la France, qui l'avait gagnée trois fois.

Il fallait la remplacer. C'est ainsi que naquit le Grand Prix de l'A. C. F.

En 1906, sur le circuit du Mans, la victoire sourit à la France grâce à Szisz. L'épreuve, particulièrement dure, se disputait sur 1.238 km. 180 en deux journées. Malgré la longueur du parcours, malgré la chaleur qui causa de nombreuses crevaisons, le vainqueur atteignit une allure de 101 km. 328 à l'heure. Nazzaro était deuxième, Albert Clément troisième. Sur 34 engagés, 11 terminaient la course. Dès le troisième tour, Szisz avait pris la tête pour la conserver jusqu'au bout. Cependant, il ne fit jamais le tour le plus vite, mais fut celui qui, durant les 1.238 kilomètres observa le plus scrupuleusement sa moyenne :

A SZISZ, LE PREMIER GRAND PRIX de l'A. C. F.

Ma course fut très simple. Dès le premier tour, je m'élançai à la poursuite de mes rivaux, en marchant d'un train rapide, régulier, mais prudent. Jamais je ne me suis risqué dans les virages. A quoi bon ? Je n'ai pas davantage cherché à résister au passage d'un concurrent plus impétueux. Je savais que ma machine irait au but, c'était l'essentiel, car le but était loin. A ma descente, le premier jour, j'avais les yeux cruellement brûlés. Pendant une heure, je me les baignais.

Le lendemain, mon mécanicien Marteaud et moi nous étions guéris, et plus confiants que la veille. Ce jour-là, on nous savait premiers et les acclamations saluaient notre passage. Nous n'avions qu'à accumuler les kilomètres. Le dernier tour ! C'est là qu'il s'agit d'être presque plus prudent, plus raisonnable, de résister au désir d'étonner la galerie. Il ne faut pas qu'en touchant au port, une avarie insignifiante fasse perdre le fruit du dur travail. Nul tour ne me sembla plus long, dans ma hâte d'arriver. Je me souviendrai toujours de la Ferté-Bernard, de Connerré, puis, là-bas, en haut de la côte, du drapeau qui flottait, semblant nous appeler. Les tribunes, le kilomètre suprême, tous les gaz, la voiture s'envole, passe en trombe au milieu des cris : c'est la fin, j'ai gagné !

F. Szisz.

1907 nous était moins favorable. Le second de 1906, Nazzaro, prenait sa revanche et obligeait Szisz à se contenter de la place qu'il avait lui-même occupée l'année précédente.

Sur le circuit de la Seine-Inférieure, comportant 770 kilomètres, l'Italien gagna en 6 h. 46 m. 33 s. 2/5 (113 kilomètres à l'heure). Szisz suivait en 6 h. 53 m. 10 s. 2/5 devant Barras, Gabriel, Rigal et Caillois. Duray avait tenu la tête jusqu'à l'avant-dernier tour, après avoir livré un duel homérique à Lancia. Alors que tous attendaient sa victoire, un roulement à billes du changement de vitesse se brisait. C'était l'abandon.

Nazzaro, au cours de l'année, gagna la Targa Florio, la Coupe de l'Empereur et le Grand Prix de l'A. C. F.

LA REVANCHE, L'ITALIEN NAZZARO

Ma course fut tranquille, car je n'eus ni panne, ni crevaison. « Tranquille » est néanmoins une façon de parler, car à 150 à l'heure, vitesse que j'atteignais en palier, je n'avais pas beaucoup de loisirs. Comme d'habitude, je commençai doucement pour ménager ma voiture, puis j'accélérai à mesure que la fin approchait. Cette sensation de pouvoir être contraint de s'arrêter faute d'essence me tracassa pendant la première moitié du parcours. Quoique nos moteurs fussent réglés pour faire 108 kilomètres avec 30 litres, il suffisait d'une bien faible perte pour user l'excédent ! Quand, au ravitaillement, je constatai ce qui me restait, je fus rassuré.

A chaque tour, on m'indiquait ma place au moyen d'un écriteau : les chiffres blancs sur fond noir indiquaient que j'étais à plus de 5 minutes du premier ; étaient-ils en noir sur blanc, c'est que j'étais à moins de 5 minutes de lui. Je me vis ainsi à la troisième place au quatrième tour, à la seconde au septième. Au tour suivant, je n'avais pas encore touché à mes pneus. Je m'arrêtais au ravitaillement pour changer mes deux bandages arrière, ce qui nous demandait 4 minutes. Je repartis, sans plus rien ménager. J'appris que j'étais en tête au neuvième tour et je finis avec tous les gaz.

Nazzaro.

Le Grand Prix de 1908 était une véritable débâcle pour la France : la première voiture française, montée par Victor Rigal, était quatrième et l'Allemagne prenait les trois places d'honneur avec deux marques différentes ! C'est Lautenschlager qui gagnait, couvrant les 777 kilomètres du circuit de Dieppe, en 6 h. 55 m. 45 s. 4/5, à 111 km. 107 de moyenne, devant Heméry, Hanriot, Rigal.

Il est intéressant de montrer les étapes de la vitesse au cours de ces 10 premières années de 1898 à 1908 :

1898 Paris-Amsterdam-Paris, Charron . .	*44 km. 440 à l'heure.*
1899 Tour de France. de Knyff	*51 km. 300 à l'heure.*
1900 Coupe Gordon-Bennett, Charron. . .	*61 km. 857 à l'heure.*
1901 Paris-Berlin, H. Fournier	*74 km. 533 à l'heure.*
1902 Paris-Vienne, M. Renault	*72 km. 500 à l'heure.*
1903 Paris-Madrid, Gabriel.	*86 km. 875 à l'heure.*
1904 Coupe Gordon-Benett, Théry	*96 km. 022 à l'heure.*
1905 Coupe Gordon-Bennett, Théry. . . .	*78 km. 151 à l'heure.*
1906 Grand Prix de l'A.C.F., Szisz. . . .	*101 km. 198 à l'heure.*
1907 Grand Prix de l A.C.F., Nazzaro . .	*113 km. 621 à l'heure.*
1908 G. Prix de l'A.C.F., Lautenschlager.	*111 km. 107 à l'heure.*

La France, battue en 1908, n'eut pas un geste très heureux : l'A. C. F. décida de ne plus organiser de Grand Prix. Nous n'avions pas l'air d'être beaux joueurs. Cette bouderie se prolongea jusqu'en 1912. Notre revanche fut belle, grâce au regretté héros Georges Boillot.

Il couvrit, à Dieppe, en 1912, les 1.460 kilomètres du parcours, répartis sur deux jours, en 13 h. 58 m. 2 s. Ce succès fut d'autant plus brillant qu'un déchet très important se produisit, 70 % des partants ayant abandonné. Les places d'honneur revenaient à Wagner, Rigal, Resta, etc. L'année suivante, à Amiens, nouveau succès de Boillot qui parcourt les 916 km. 600 en 7 h. 53 m. 56 s., soit à 116 km. 190 de moyenne, devant son camarade d'équipe Goux, deuxième en 7 h. 56 m. 22 s.

DEUX VICTOIRES DU GLORIEUX BOILLOT

Autant le Grand Prix de 1912 m'avait impressionné à cause de mon duel avec le fougueux Américain Bruce-Brown, suivi de mon match avec Wagner, autant celui de 1913 me sembla relativement calme. Je décidai de conduire ma course avec méthode simplement, n'hésitant pas, pour obtenir un meilleur rendement, à m'arrêter et à perdre des minutes précieuses pour régler ma carburation troublée par le brouillard d'abord, par le soleil ensuite. Ce temps n'était pas gâché ! Je savais ce que je faisais.

Je pris la tête au premier tour, bouclant le circuit à 115 kilomètres à l'heure malgré la brume, puis je laissai mener Goux. Guyot lui succéda et ce fut un beau combat entre lui et moi jusqu'au 16e tour où un accident, arrivé à son mécanicien, le fit abandonner. Je ne craignais plus rien, sauf mon ami Goux, mais je conservais la tête et triomphais pour la seconde fois. Hélas ! 1914 ne me permettait pas de réaliser la passe de trois.

Georges Boillot.

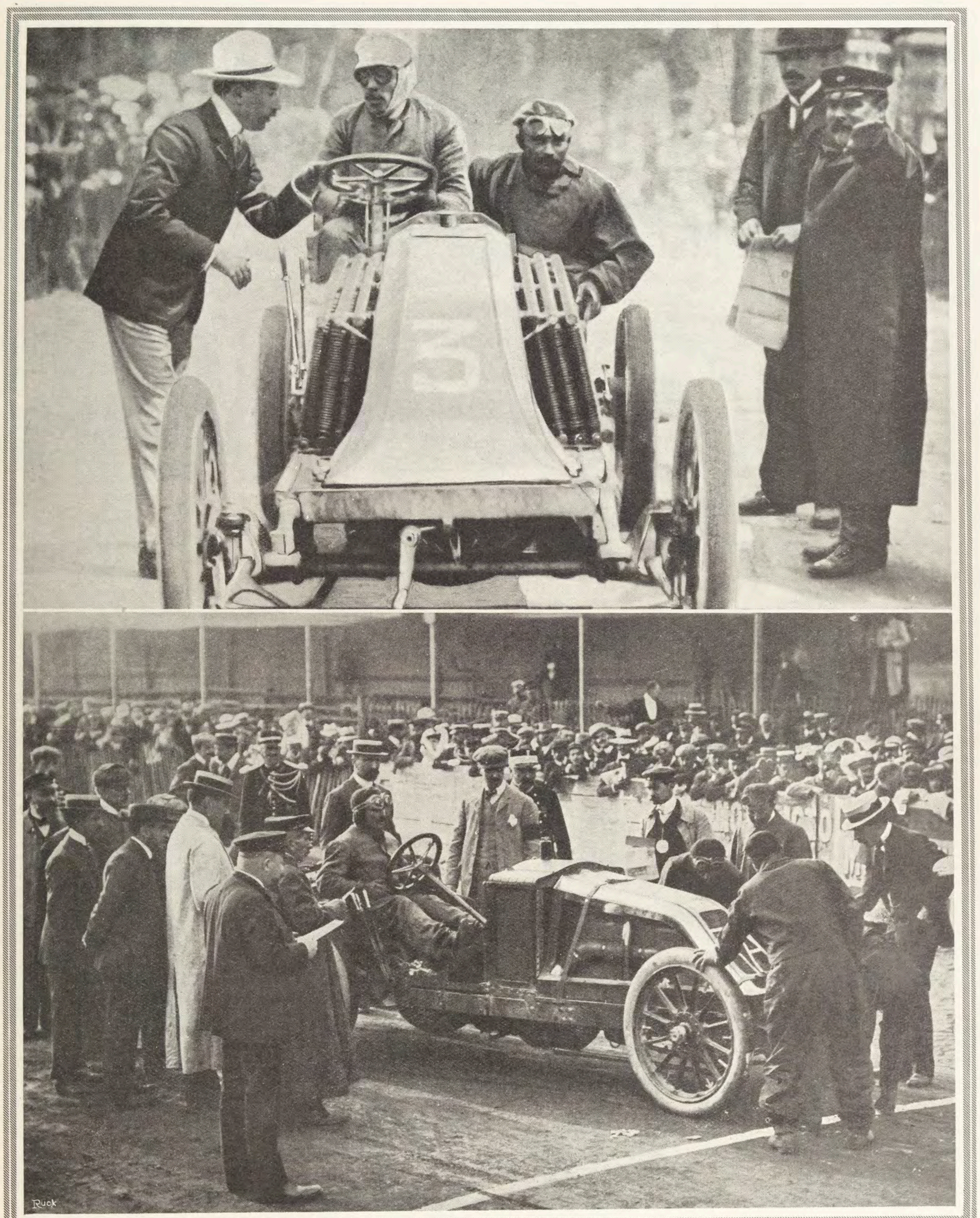
En effet, au Circuit de Lyon, la victoire revenait une seconde fois à l'Allemand Lautenschlager et, comme en 1908, la France subissait un cruel échec. Le premier Français était encore quatrième. C'était Goux, comme Rigal, dix ans auparavant. L'Allemand couvrait les 753 km. 220 du parcours en 7 h. 8 m. 18 s. soit à 105 km. 530 de moyenne. Boillot, dont on avait espéré la victoire jusqu'à l'avant-dernier tour était obligé d'abandonner à quelques kilomètres de l'arrivée.

La guerre éclatait trois semaines après. Il nous faudra attendre 1921 pour revivre les grandes émotions de jadis, mais combien de vaillants, héros de ce palmarès, ne se présenteront plus à l'appel.

Passons à la vitesse pure, sur le kilomètre lancé :

1898 Chasseloup-Laubat	*57 s.*
1902 Serpollet	*29 s. 1/5.*
1910 Barney-Oldfield	*17 s. 4/100.*
1913 Duray	*17 s.*

Aujourd'hui, la 450 chevaux avec laquelle Thomas a monté la côte de Gaillon à 174 km. 816 de moyenne, est considérée comme pouvant atteindre 300 à l'heure. Attendons patiem-



PARIS-MADRID (1903)

En haut : Louis Renault, ayant comme mécanicien Szisz, 1er des voitures légères dans Paris-Madrid, course arrêtée à Bordeaux (1903).

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. DE 1906

En bas : Szisz, 1er du Grand Prix de l'Automobile Club de France (1906). couvrant les 1.238 kilomètres 180 en 12 heures 14 m. 7 s.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. DE 1907
En haut : l'Italien Nazzaro, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. à Dieppe, en 1907, couvrant les 770 kil. en 8 h. 46 m. 33 s.

1.635 KILOMETRES EN 15 HEURES
En bas : le 19 mai 1913, à Brooklands, trois conducteurs se relayant (Scott, Hornstead, Whittall) couvrent 1.633 kil. 464 en 14 heures.

ment et sans trop d'enthousiasme les essais officiels : le chronomètre est plus rigoureux que ceux qui sont tentés de prendre leurs désirs pour des réalités.

Le cap des 100 kilomètres à l'heure fut franchi pour la première fois par Serpollet, à Nice, en 1902, sur la voiture surnommée « l'Œuf de Pâques », et huit ans après, sur piste, Barney-Oldfield atteignait 211 km. 325 à l'heure, en Amérique. En 1913, Duray, faisant mieux encore, réalisait une vitesse de 211 km. 661, à Ostende, sur une 300 chevaux.

A PLUS DE 200 A L'HEURE EN AUTOMOBILE

A Brooklands, je fis des essais, mais sur cette piste je me serais tué. A un moment, la force centrifuge aidant, je manquai de passer par-dessus le virage où se tua Percy Lambert. Je cherchai une autre scène. Après bien des pérégrinations, je choisis la route d'Ostende qui offre cependant le défaut de ne pas être assez longue pour permettre une bonne lancée.

Je fis 14 essais à plus de 200 à l'heure. Certains ont été enregistrés par l'appareil à 225. Malheureusement les marques sur les bandes n'étaient pas assez nettes. La seule bonne bande que nous ayons pu obtenir accusait 211 km. 661 à l'heure, le 8 décembre 1913.

Mes impressions ?Mettre en 1re, en 2e, en 3e, ça va ! Mais pour passer à la 4e, quand on est déjà lancé à 190 à l'heure, c'est un autre travail. Il faut se tenir, pousser le levier en 4e, faire attention de ne pas monter sur le trottoir, car au moment où on met les courants d'air dans les deux petits carburateurs, vous avez le baquet qui vous entre dans les reins. Le temps d'y penser et les deux kilomètres de lancée sont déjà couverts. Vous apercevez les chronomètreurs, c'est le moment de battre le record. Le kilomètre commence. A peine avez-vous aperçu la première borne, le temps de compter jusqu'à 17 et la seconde s'enfuit derrière vous.

Après ? Quand vous étranglez les gaz, la voiture cherche à se mettre en travers de la route, il faut la rétablir et comme il n'y a que 1.500 mètres pour s'arrêter, ce qui est très court, les freins n'arrêtent pas le boulet de canon à volonté. L'huile sort par les tuyaux d'échappement, vous transforme en nègre. Lorsqu'on atteint de semblables allures, la moindre raie sur le sol fait s'élever en même temps les quatre roues. C'est charmant !

Arthur Duray.

Depuis, l'Américain Milton a atteint, sur piste, l'allure de 245 kilomètres à l'heure.

Nous terminerons cette revue de l'automobile par les stades de la vitesse dans l'heure. En 1894, c'est le 25 kilomètres de la voiture à vapeur de Bouton. A cette époque, le catalogue Panhard-Levassor porte cette recommandation : « Nos voitures ont également une quatrième vitesse qui atteint 24 kilomètres à l'heure, mais nous ne saurions trop recommander de ne point s'en servir, à moins d'être tout à fait expérimenté ». En 1898, Léon Bollée, sur la route d'Etampes à Chartres et retour, couvre 100 kilomètres en moins de 2 heures. Il passe le 50 dans l'heure et déclare à sa descente : « C'est à peu près la limite de la vitesse possible ». C'est l'année 1899 qui marque le premier 60 dans l'heure. Dans le circuit de Pau, en 1900, de Knyff atteint 66 kilomètres de moyenne. Levegh dépasse les 72 dans l'heure et Jenatzy réalise 78, à Salon.

Fournier dépasse 85 de Paris à Bordeaux. Il faut attendre 1902 pour le 90 officiel : de Knyff, de Crawhez font même davantage. Théry, en Argonne, atteint le 100 dans l'heure sur plusieurs tours. A la Sarthe, en 1906, Szisz fait du 110, Bruce Brown du 121, puis en 1913, Bablot du 123 km. 700 au Circuit de la Sarthe.

Sur l'autodrome de Brooklands, Edge, en 1908, obtient 112 kilomètres dans l'heure, puis Thomas, l'année suivante, couvre 145 kilomètres en 1 h. 6. Heméry réalise 156 km. 700 en 60 m., lors de son record des six heures et Percy Lambert, en 1914, arrive à 165 km. 760.

Le champ des hypothèses est ouvert pour l'avenir. Nous serions curieux de savoir comment, en 1944, sera transformé le résumé des sports de notre numéro de Noël.

AERONAUTIQUE

1897 : le bond d'Ader. * 1920 : le bolide de Romanet

Les vingt-trois ans de la *Vie au Grand Air* constituent, peut-on dire, l'histoire complète de l'aviation, Le sport nouveau naquit de façon réelle le 14 octobre 1897 avec le saut de 300 mètres, réalisé par l'Avion III d'Ader, mais les recherches ne furent reprises que longtemps après, l'appareil s'étant brisé et... l'enthousiasme aussi.

CE QUE FUT LE PREMIER VOL HUMAIN

Le 14 octobre 1897, le vent soufflait par rafales. Le général Mensier, directeur du Génie, et le général Grillon étaient présents.Une piste circulaire de 1.500 mètres avait été établie. Après une longue attente, l'impatience arrive à son paroxysme. J'ai l'imprudence et la témérité de vouloir partir quand même. Le vent reprend encore plus fort au moment où je quitte la terre sur mon Avion III. Je me laisse porter en dehors de l'aire. Je manœuvre pour y revenir, mais, pilote trop peu exercé, je n'y parviens pas. L'Avion s'en éloigne au contraire, se dirigeant vers l'installation d'une école de tir. Le moment est poignant. Je crois ma perte déjà consommée parmi ces poteaux et barrières et, par surcroît, l'Avion vole à une vitesse vertigineuse, de travers par rapport au sol. J'ai l'illusion de tomber constamment à droite, et me crois à chaque instant en danger d'être projeté sur le terrain dans les débris de mon appareil. Le sang-froid, dans des situations si critiques, ne saurait exister. Je perds le mien. J'arrête le moteur. un instant après, grand choc. L'Avion atterrit dans le bruit des craquements après une volée de 300 mètres. Avant de me dégager, je reste là, immobile, au milieu de mon désastre, plongé dans mon désespoir.

Clément Ader.

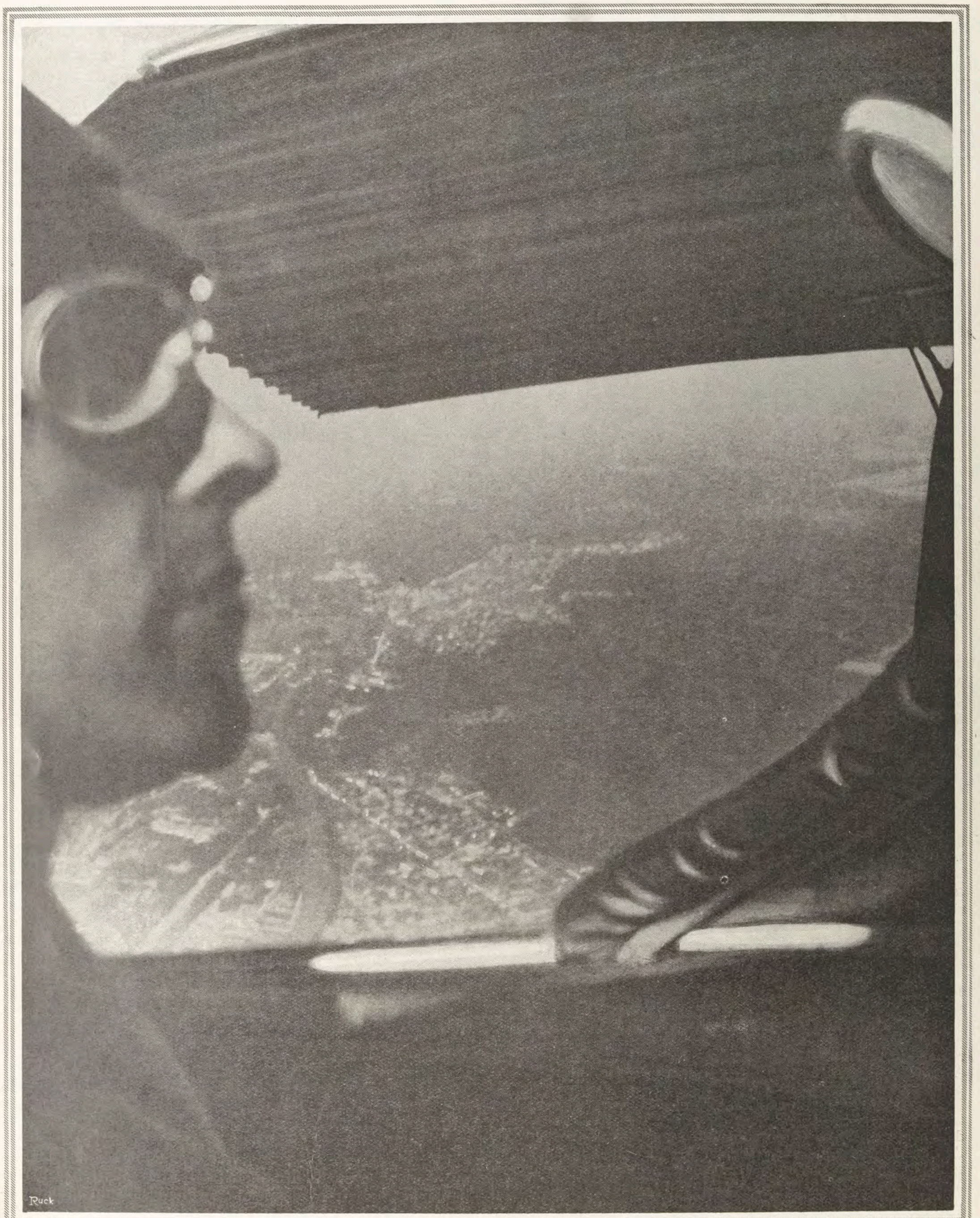
Rappeler tous les progrès, toutes les performances, nécessiterait des développements que nous ne pouvons même pas tenter en ces pages. Les Wright, les Santos-Dumont, les Voisin, les Farman, les Blériot, les Bréguet, les Esnault-Pelterie, les Saulnier, puis, plus tard, les Béchereau, les Herbemont, luttent de génie pour doter l'humanité de « la plus belle conquête que l'homme ait jamais faite » : la maîtrise de l'air. Chaque jour nous vaut un sujet d'admiration. L'enthousiasme est à son comble. L'impossible est ignoré des aviateurs. Nous ne passerons en revue que les cinq plus grandes dates de l'aviation : les trois traversées maritimes (Manche, Méditerranée, Atlantique), la première course de ville à ville (Circuit de l'Est), le record de vitesse, des 309 kilomètres à l'heure, de Romanet.

Le 18 juillet 1909, à Douai, son radiateur s'étant crevé en l'air, Louis Blériot est gravement brûlé aux pieds. Il doit s'aider de béquilles. Peu importe, il part à Calais. Le 25, à 4 h. 41 du matin, il quitte le terrain des Barraques et, à 5 h. 13, atterrit en haut de la falaise de Douvres, ayant couvert en 32 minutes les 38 kilomètres de la traversée de la Manche.

L'année suivante se dispute le Circuit de l'Est. Même les optimistes croient qu'il ne pourra être terminé. Le temps est mauvais, mais n'a pas raison de l'héroïsme du grand précurseur Alfred Leblanc.

LA PLUS FORTE EMOTION d'Alfred LEBLANC

Ma plus forte émotion fut ressentie dans l'étape Mézières-Douai du Circuit de l'Est. Jusqu'alors, j'étais toujours parti dès la première heure. Mais, ce jour-là, le vent soufflait en tempête et



JEAN H. CASALE DANS L'ESPACE

Jean H. Casale, recordman de France de l'altitude avec 9.520 mètres, photographié, en vol, à bord de son avion par l'inventeur Herbemont.

L'HOMME LE PLUS VITE DU MONDE

De Romanet, recordman du monde de vitesse avec 309 kil. 012 à l'heure. Pour son record, il avait fait enlever le pare-brise et l'appui-tête.

la pluie nous menaçait. Je la redoutais par-dessus tout et je reculais mon départ dans l'attente du moment propice. Je désirais être à peu près certain d'arriver, ne voulant pas compromettre par une imprudence le résultat de la course. Vers 3 h. 1/2, le temps ne s'améliorant pas, je décide de tenter le sort. Je m'envole. Je ne puis dire combien cette étape fut terrible. Dès le départ, le vent emporte ma paire de lunettes. Je suis pris par les rafales. Je me sens bousculé, chaviré. Les yeux me font souffrir. La pluie m'aveugle. Des tourbillons m'entraînent qui m'obligent à atterrir pour la première et unique fois du Circuit avant le but de l'étape. Trois quarts d'heure après, je repars. Le vent soufflait encore plus fort, et, durant les 80 kilomètres séparant Landrecies de Douai, à chaque seconde j'étais convaincu que jamais je ne terminerais. Mais la chance veillait : je réussissais à arriver à l'étape. Quel soulagement !

ALFRED LEBLANC.

Le 23 septembre 1913, le regretté Roland Garros, l'oiseau fait homme, le héros par excellence, ajoute un nouveau laurier à sa couronne de gloire. Il traverse la Méditerranée :

COMMENT GARROS TRAVERSA LA MÉDITERRANÉE

Je partis de Saint-Raphaël par beau temps à 5 h. 50, avec 7 h. 1/2 d'essence. J'étais en route depuis 1 h. 30, engourdi par le froid, quand un bruit sec retentit. Le moteur se mettait brusquement à trépider et un petit trou paraissait au sommet du capot. Une pièce était évidemment brisée, mais le moteur, quoique un peu déséquilibré, ne baissait pas d'un tour. Tout l'appareil vibrait légèrement. Allais-je me laisser attirer par la terre, située à une centaine de kilomètres de là, ou devais-je persévérer ? Le vent ne me favorisait pas. J'avais perdu du temps. Ma moyenne était mauvaise : à peine 100 à l'heure sur un appareil qui vole à 125. Voici Cagliari : instant suprême. Que faire ? Il doit me rester 2 h. 30 d'essence. J'ai volé plus de 5 heures au lieu des 4 h. 1/2 prévues. Je fournis alors l'effort le plus épuisant de la journée dans cette lutte avec moi-même. Tant pis, ce serait trop laid d'atterrir. Je continue : je ne pense plus qu'à économiser mon essence. Je monte à 2.500 mètres et réduis mon débit au minimum.

Pendant une heure, au-dessus des nuages, je ne vois ni la Sardaigne derrière, ni l'Afrique devant et la mer ne m'apparaît que par endroits à travers la buée. Où suis-je ? Que se passe-t-il ? Suis-je déporté ? Mon appareil avance-t-il ou est-il arrêté par un courant contraire ? Points d'interrogation atroces, et pourtant je reste dans un calme dont je conçois assez bien l'absurdité.

Soudain, dans un trou de nuages, trois petits points noirs. Ce sont des torpilleurs envoyés par M. Léon Barthou dont je reconnais la pensée. « Je vous suivrai », m'avait-il dit. Allons nous montrer. Ils m'ont aperçu, font demi-tour, se mettent à ma poursuite. Dix minutes après je ne les vois plus, eux, mais je vois la terre. Plus que 10 litres, mais maintenant je ne crains rien. Ça y est ! Je suis à un quart d'heure à peine de Tunis, il vaut mieux cependant m'arrêter à Bizerte, car je n'ai plus de quoi voler même 10 minutes : il était temps !

ROLAND GARROS.

C'est le tour de l'Atlantique, les 14 et 15 juin 1919, à être traversé par les aviateurs australiens Alcock et Brown. Alcock trouva la mort, dans une chute d'avion, en volant de Londres à Paris.

3.025 KILOMÈTRES AU-DESSUS DES FLOTS

Nous nous élevions de Terre-Neuve à 5 h. 13 du soir. Après un début très prometteur, nous ne tardions pas à voler entre une couche de nuages et la brume. Pendant sept heures, il nous fut impossible de voir ni la mer, ni le ciel. Une rapide vision seulement parfois à travers une éclaircie. A un moment, profitant d'un trou, Brown faisait le point, d'après l'étoile polaire. Vega et la lune. Puis le brouillard s'épaissit et l'appareil se mit à tournoyer à 1.200 mètres d'altitude. Au sortir de la brume, je m'aperçus que nous étions tout près de l'eau, sous un angle dangereux. Je finissais par ramener mon avion dans la bonne position et remontais à plus de 2.000 mètres, escaladant les bancs de nuages, à la recherche de la lune. Mais nous ne rencontrions que de la grêle et du grésil. Je remonte à 3.300 mètres et nous arrivons à soupçonner, au bout de 5 ou 6 heures, la présence du soleil. Brown détermine notre position. Nous décidons de descendre et voguons presque à la surface de l'eau. Le vent soufflant violemment du sud-ouest, je cingle un peu plus vers le sud-est. Quarante minutes après, nous apercevons les deux îles d'Eshal et de Turbot, mais ne distinguons pas la terre ferme à cause de la pluie et de la brume. Dix minutes plus tard, les mâts de la station de T. S. F. de Clifden nous apparaissent. Après quelques évolutions à la recherche d'un terrain, je me décide à me poser à la station de T. S. F., mais ce champ est une fondrière où j'endommage mon appareil. Qu'importe, nous sommes victorieux! Nous avions parcouru les 3.025 kilomètres de l'Atlantique en 15 h. 57 minutes.

J. ALCOCK.

Le premier 100 à l'heure en avion fut atteint par Léon Morane, à Reims, le 10 juillet 1910. Les 200 dans l'heure furent réalisés par Maurice Prévost, à Reims, le 29 septembre 1913. L'honneur des 300 à l'heure revient à Sadi-Lecointe (20 octobre 1920) et Bernard de Romanet, le 4 novembre, dépassa la vitesse de 309 kilomètres à l'heure. L'histoire de cette effarante performance va nous être contée par le grand spécialiste de l'altitude Jean Casale.

LE RECORD DE ROMANET JUGÉ PAR CASALE

Mauvais temps vraiment pour un record de vitesse... Depuis 6 heures du matin, nous sommes à l'aérodrome. L'avion est enfin prêt. Les chronométreurs ont couché à Versailles pour être à leur poste dès la pointe du jour. Il est 10 heures bientôt et la brume semble s'épaissir malgré le vent qui souffle de côté sur la base. Mauvais temps vraiment !

« En route, je pars... »

Toujours souriant et calme, de Romanet contemplait la brume depuis deux heures. Brusquement il s'est décidé : « En route. Je pars ». Quel cran ! Le moteur tourne. Placidement, de Romanet s'est installé dans son fuselage, très enfoncé, la tête affleurant le dos de la coque. Un sourire, un geste de la main. Dans le fracas de son échappement libre, le Spad-Herbemont a bondi, cahotant de bosse en bosse, hésitant. Enfin, il a décollé et s'estompe très vite, en grisaille, dans le brouillard. Le bruit du moteur s'est éteint dans cette ouate et seule, une note musicale continue, aiguë, étrange, emplit l'aérodrome. C'est une vibration qui semble venir de partout et de nulle part, énervante. Le bruit s'amplifie, s'enfle, se rapproche, et, brusquement, comme un projectile, l'avion crève la brume et passe à nous frôler, déformé, hallucinant, pour disparaître aussitôt. Le déplacement d'air nous a littéralement souffleté et nous restons là, le cœur serré, écoutant toujours ce sifflement qui diminue, s'éloigne. A ce moment, je songe au créateur de cette machine, à Herbemont, qui, retenu à l'usine, n'aura pas éprouvé l'impression inoubliable que donne son monocoque, trapu, robuste, défonçant l'espace rageusement. Et je songe aussi, avec une admiration sans borne, au charmant camarade qui pilote ce bolide, à de Romanet qui, très simplement, très naturellement, vient de se lancer à la conquête de ce record, dans des conditions atmosphériques effroyables, sans y voir, dans des conditions qui auraient fait reculer les plus courageux, et ceci froidement, « parce qu'il veut ce record ». En sens inverse, de Romanet est repassé, et le voici encore frôlant le sol à une allure infernale. La brume s'est épaissie et la ligne télégraphique qui coupe la base est invisible maintenant. Une angoisse me saisit : les fils ! Voit-il les fils télégraphiques ?

La masse grise de l'avion a fait un bond, il est passé. Le chronométreur, flegmatique, debout, attend le dernier passage. Le vombrissement approche, approche. Je me suis jeté à plat ventre, heureusement. Aveuglé, dans ce gris, de Romanet a dévié de sa route et à 300 kilomètres à l'heure, il arrive sur nous, à 1 mètre du sol. C'est fini. Les chronométreurs se rejoignent, calculent, s'énervent, se trompent, rectifient. Dieu que c'est long ! Soudain, Carpe et Bazin, en un duo solennel, proclament : moyenne sur le total, 309 km. 012.075.

Record mondial battu : moyenne sur le premier passage, 1 kilomètre aller et retour à 313 km. 25 ; plus grande vitesse sur 1 kilomètre, 312 km. 420. Et, souriant plus que jamais, « l'homme le plus vite du monde » conclut : « Ça va... ça va ... ».

JEAN-H. CASALE.

Terminons en rappelant que, le 20 août 1909, par 155 mètres, Latham s'attribuait le record du monde de l'altitude qui appartient aujourd'hui à l'Américain Schrœder avec 10.093 mètres (27 février 1920), tandis que le record français est la propriété de Jean Casale, par 9.520 mètres (14 juin 1919).

En ce qui concerne les dirigeables, c'est vraiment à partir de 1898 qu'ils commencèrent à donner des espérances. Le 18 septembre, Santos-Dumont sort avec son type nº 1, à moteur à pétrole, de 180 mètres cubes, mais un accident l'empêche de pousser plus avant ses essais. En janvier 1899, le premier

LES TROIS GRANDES TRAVERSÉES AÉRIENNES

1. Louis Blériot, vainqueur de la Manche (18 juillet 1909). — 2. Roland Garros, vainqueur de la Méditerranee (23 septembre 1915). — 3. Alcock et Brown, vainqueurs de l'Atlantique (14 et 15 juin 1919).

Zeppelin est mis en chantier à Friedrichshafen. C'est dès lors le duel entre Santos-Dumont et Zeppelin : celui-ci, le 30 septembre 1899, va de Friedrichshafen à Immenstadt, en 17 minutes ; le 13 novembre, Santos, avec son type nº 3, réalise une vitesse de 25 kilomètres à l'heure. Le 19 octobre 1901, il gagne le Prix Deutsch de 100.000 francs en effectuant en 30 minutes le parcours Saint-Cloud-Tour-Eiffel et retour.

Et depuis ! Hélas ! Zeppelin continua ses travaux avec opiniâtreté. Au cours de la guerre, le L. 59 réussit du 21 au 25 novembre 1917, un raid de 7.300 kilomètres de Jamboli (Bulgarie) à Khartoum (Soudan) et retour, en 95 h. 35.

C'est enfin la double traversée de l'Atlantique par le dirigeable anglais R. 34 qui effectua les 5.632 kilomètres de l'aller en 108 heures (2 au 6 juillet 1919) et ceux du retour en 75 h. 3 (10 au 13 juillet 1919).

Quant aux sphériques, pour lesquels l'Aéro-Club de France fut fondé le 9 janvier 1899, notons la performance de Maurice Mallet et G. de Castillon de Saint-Victor allant de Paris à Westerum (Suède) soit 1.330 kilomètres en 23 h. 15 (30 septembre 1899) et rapprochons-la de celle de René Rumpelmayer et Mme Goldschmidt s'attribuant le record du monde, en 1913 (19-21 mars), par leur voyage de Saint-Cloud à Voltchy (Russie), soit 2.400 kilomètres en 41 heures. Le record de durée appartient au colonel Schaeck (Suisse) avec 73 h. 47 (11-14 octobre 1908) et celui de hauteur aux Allemands Benson et Suring avec 10.500 mètres (31 juillet 1901).

CYCLISME

Les Progrès de la Mécanique ne font pas oublier les "Vieux".

Lorsqu'on étudie l'histoire du cyclisme, on est désorienté. Dans ce sport, semble-t-il, les champions de jadis étaient supérieurs à ceux d'aujourd'hui. Où sont les Jacquelin, les Bourrillon, les Poulain, les Hourlier, les Friol ? Où sont les Huret, les Rivierre, les Garin, les Lesna, les Petit-Breton, les Faber ? Depuis 1914, à part quelques unités, tels Spears, Sérès, Egg, Berthet, une classe paraît séparer les « as » actuels de leur prédécesseurs sur le palmarès.

A la fondation de la *Vie au Grand Air*, les champions de la piste étaient Morin, Bourrillon, Jacquelin, auxquels on opposait en matches, dont certains resteront légendaires, les plus grands sprinters étrangers. L'un des plus célèbres fut celui qui mit aux prises Jacquelin et le nègre Major Taylor, en mai 1901.

JACQUELIN RACONTE SA VICTOIRE SUR MAJOR TAYLOR

Il y avait sur le ciment un coureur tout petit au milieu de l'immense foule : il voyait dans un éclair tout son passé, la victoire possible du sport français, il se préparait à jouer la plus grosse partie de sa carrière et il allait en 250 mètres dépenser plus d'énergie qu'il n'en avait jamais prodigué. Oh ! ce démarrage ! ce nègre sur ma roue, nullement surpris comme mes autres adversaires, luttant pour qu'il fût dit que l'Amérique avait battu la France. Puis il vint à ma hauteur : je luttai, poussai comme un démon. Coude à coude pendant plus de 100 mètres. Mais à mesure que la lutte se prolongeait, le courage me revenait. J'aurais tenu bon 500 mètres, 1.000 mètres. Du moment que Major Taylor ne me prenait rien, c'est que j'étais le plus fort. Dans un dernier élan de tout mon moi, je jetai ma machine sur la ligne d'arrivée. J'avais gagné ! La seconde manche fut moins intéressante. C'était un handicap où le nègre était pénalisé du poids de ma victoire. Il est, dans ces conditions, facile de s'expliquer pourquoi, gêné par un adversaire, coupé dans mon action, décollé de deux longueurs, je bondis sur lui et pus le battre, relevé. EDMOND JACQUELIN.

Le sprint possède deux véritables phénomènes : Frank Kramer (Américain) et Ellegaard (Danois). Celui-ci qui remporta six fois le championnat du monde, dont la première fois en 1901, continue à courir aujourd'hui après plus de vingt-cinq ans de carrière et à l'âge de quarante-trois ans.

LE PREMIER CHAMPIONNAT DU MONDE D'ELLEGAARD

Ma première victoire pour le titre mondial me procura ma plus douce émotion. C'était le 14 juillet 1901, à Berlin. J'avais 24 ans. Le favori était Arend. Il m'avait régulièrement battu dans toutes nos rencontres de l'année. J'avais donc une certaine crainte. Avant la finale, un ami vint me voir dans ma cabine : « Eh bien ! Thornwald, nous allons gagner aujourd'hui ? — Si ce n'est pas Arend. — Comment fait-il donc pour vous battre tout le temps cet Allemand ? — En prenant la tête, car il a un sprint plus long que le mien ! — Essayez donc pour une fois de prendre la tête. » Je promis... et je triomphai. THORNWALD ELLEGAARD.

L'Américain Frank Kramer partage avec Ellegaard la gloire d'avoir été et d'être encore, et surtout d'avoir une loyauté et une honnêteté proverbiales. Le secret de sa longue carrière ?

LE RÉGIME DE FRANK KRAMER

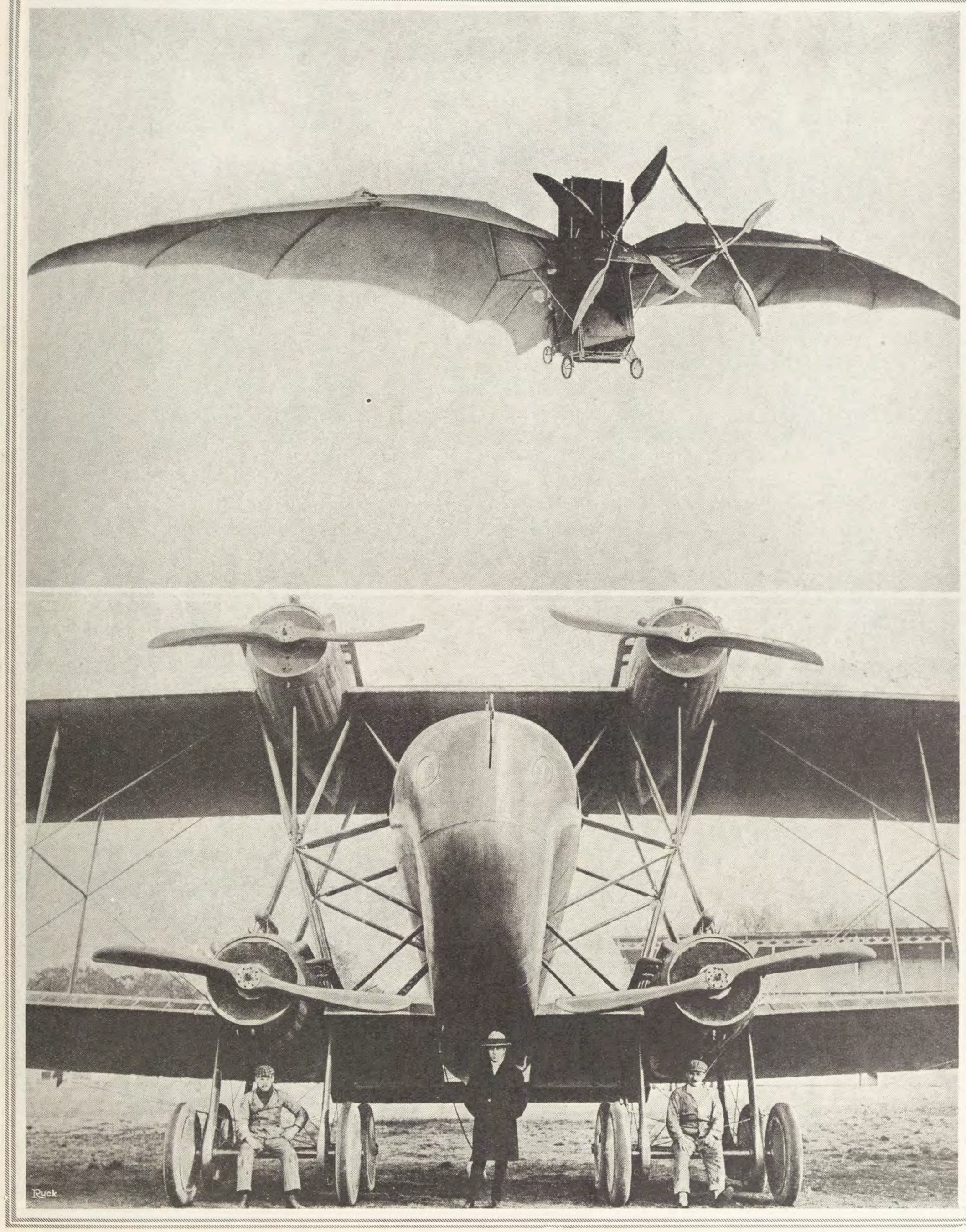
Je mange ce qui me plaît, pas trop, car il ne faut jamais avoir l'estomac embarrassé. Je prends donc de la viande, des légumes et je bois, sans excès, du thé, de la bière, etc. Je me couche à 10 heures et il est rare que je manque à la règle. Je me lève à 9 heures. Le matin, avant le déjeuner, footing sans forcer l'allure. L'après-midi, je recommence.

Vers 3 heures, je me mets en piste. Je fais du train en activant au fur et à mesure que la distance augmente, mais sans exagération. Quelque temps avant une grosse épreuve ou un match important, je m'entraîne à rouler doucement et à partir brusquement par un démarrage violent. Puis, je fais quelques sprints. Après l'entraînement ou après une course, long massage. A part le footing et le cyclisme, je ne pratique aucun exercice athlétique, tout au moins d'une façon régulière. Pour que les muscles restent souples, il faut mener une existence calme, se coucher et se lever aux mêmes heures.

Peut-être ce régime est-il le secret de mes victoires. En tout cas, il ne m'a jamais supprimé le « trac » que j'éprouve à chaque départ. FRANK KRAMER.

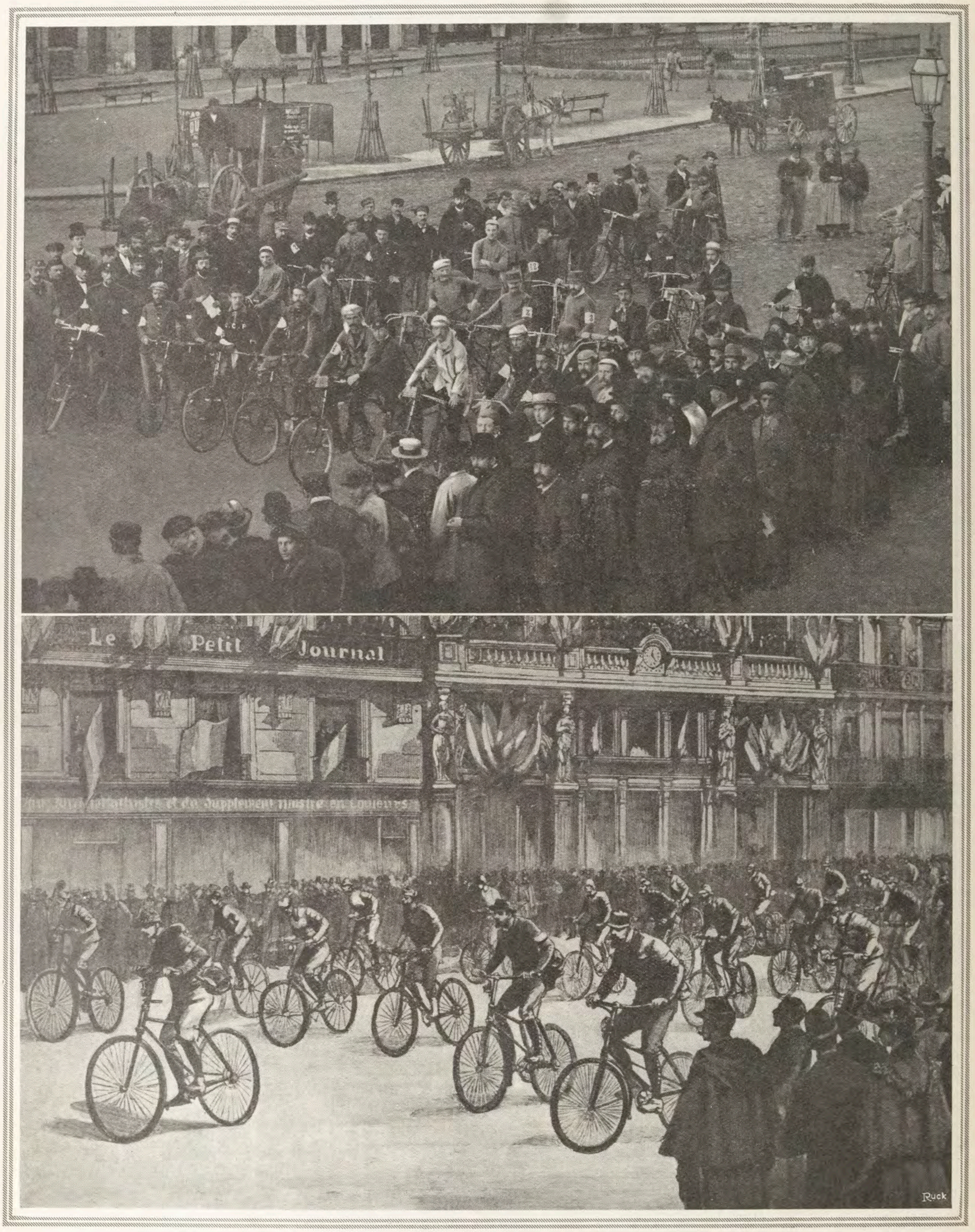
Les records de l'heure sur piste ont permis d'enregistrer des prouesses athlétiques dont la distance couverte ne donne parfois qu'une idée très lointaine. C'est ainsi que les 25 km. 508, couverts en 60 minutes par Doods, en 1876, sur une sorte d'allée de mâchefer, avec un grand bicycle à caoutchoucs pleins, ont droit à une plus grande admiration que les 101 km. 623 de Guignard. Mais n'ayant même pas la place d'énumérer tous les grands champions, abstenons-nous de discuter. Nous nous contenterons de donner la liste du record de l'heure sans entraîneur depuis 1893 :

11 mai	*1893*	*Henri Desgrange*	*35 km. 325*
31 octobre . . .	*1894*	*Jules Dubois*	*38 km. 220*
31 juillet . . .	*1897*	*Maurice*	*39 km. 240*
9 juillet . . .	*1898*	*Hamilton (Américain)* . . .	*40 km. 781*
24 août	*1905*	*Petit-Breton*	*41 km. 110*
20 juin	*1907*	*Berthet*	*41 km. 520*
22 août	*1912*	*Egg (Suisse)*	*42 km. 122*
27 juillet . . .	*1913*	*Weise (Allemand)*	*42 km. 306*
7 août	*1913*	*Berthet*	*42 km. 741*
21 août	*1913*	*Egg*	*43 km. 525*
20 septembre . .	*1913*	*Berthet*	*43 km. 775*
18 juin	*1914*	*Egg*	*44 km. 247*



LE PREMIER VOL HUMAIN (1897)
*En haut : l'*Avion III *avec lequel Clément Ader, l'homme qui vola le premier, accomplit un bond de 300 mètres, le 14 octobre 1897.*

LE PLUS GROS AVION (1920)
En bas : 23 ans après ! Le Mammouth, *le plus gigantesque aérobus actuel, dont les 8 tonnes sont pilotées avec aisance par Jean Casale.*



LE 1er PARIS-BREST-PARIS

En haut : le départ du 1er Paris-Brest-Paris (1.200 kil.), organisé par le Petit Journal *et gagné par Terront, en 71 h. 22 (6-9 sept. 1891).*

LE 1er BORDEAUX-PARIS

En bas : le départ du 1er Bordeaux-Paris (572 kil.) gagné par l'Anglais Mills en 26 h. 56 m. 57 s. devant Holbein et Edge (23-24 mai 1891).

L'AS DU TOUR DE FRANCE

Le regretté Petit-Breton, 1er du Tour de France en 1906 (poinçonnées), 1907 et 1908, et Garrigou (au second plan) vainqueur en 1911.

Le record derrière grosse motocyclette appartient à Guignard, depuis le 15 septembre 1909. Sur la piste de Munich, avec une plaque de tôle de 40/35 devant le rouleau protecteur au lieu du coupe-vent de 120/65 qu'autorisait l'U. C. I., il parvint à couvrir 101 km. 623 dans l'heure, battant la performance de l'Américain Wills qui, le 17 octobre 1908, avait parcouru 99 km. 57. Guignard était entraîné par Hoffmann. Sa prouesse ne sera plus officiellement battue. L'U. C. I. a en effet décidé de n'homologuer que les records établis avec des motocyclettes dont le rouleau est à 0 m. 60. Dans cette spécialité, Sérès a le record de l'heure avec 71 km. 670 et celui des 100 kilomètres en 1 h. 24 m. 13 s. 2/5.

Nous ne saurions abandonner la piste sans rendre hommage aux vaillants coureurs du Bol d'Or dont les deux plus remarquables spécialistes resteront Léon Georget, qui l'a gagné neuf fois, et Constant Huret, qui se l'attribua à trois reprises sur des lots, semble-t-il, plus relevés que ceux auxquels s'attaque le recordman de l'épreuve.

UNE DES COURSES DE 24 HEURES D'HURET

La course de 24 heures que je disputai les 7 et 8 septembre 1895, à Bordeaux, fut la plus dure de ma carrière. Je voulais battre le record de Rivierre. A la 14e heure, j'avais 18 kilomètres d'avance. Mais, à partir de 10 heures, chaleur effroyable, accablante : 38° à l'ombre et nous roulions en plein soleil. A la 18e heure, je n'avais plus que 1.500 mètres sur le record. De midi à 5 heures, je dus fournir un effort inouï. A chaque heure qui commençait, je demandais : « Combien Rivierre a-t-il couvert pendant l'heure correspondante ? — Tant de kilomètres. — Ah ! l'animal, mais qu'avait-il donc dans le ventre ? » Je réussis cependant. Comment y suis-je parvenu ? Je l'ignore. Je battis le reccord de 9 kilomètres, dont 6 repris dans les 60 dernières minutes. CONSTANT HURET.

Sur route, l'épreuve qui frappe le plus les populations, à part le Tour de France, est Paris-Brest et retour. Ce trajet de 1.200 kilomètres, sans étape, constitue un calvaire qui passionne les foules. La course fut créée en 1891, par le *Petit Journal*. Elle revint à Terront, en 71 h. 22 m. (16 km. 14 à l'heure). Il battait Jiel Laval de 8 heures. En 1901, elle fut gagnée par Maurice Garin en 52 h. 11 m. 1 s. (22 km. 995 à l'heure) devant Rivierre. Le troisième Paris-Brest-Paris fut l'objet d'une victoire pour Emile Georget, en 50 h. 13 m., devant Lapize, 2e en 50 h. 34 m. et Ernest-Paul, 3e en 50 h. 48 m.

AVOIR ÉTÉ ET NE PLUS ÊTRE

Mes impressions à près de 30 ans de distance ? Quelque chose inoubliable ! Le plus beau souvenir de ma vie, un rude effort, mais combien récompensé après ! Et pendant quelques mois, l'illusion que j'étais quelqu'un, un empereur, une sorte d'homme surnaturel qui ne pouvait se promener sans être regardé comme un phénomène.

J'étais jeune alors et voudrais bien l'être encore... pour recommencer en 1921. Hélas ! CHARLES TERRONT.

LE SUPPLICE DU SOMMEIL

Lutter contre le besoin de dormir qui vous gagne est une chose terrible. La longueur de la course, la fatigue du parcours à l'aller apparaissent comme des difficultés secondaires, quand on les compare à cette autre terreur : vaincre le sommeil.

EMILE GEORGET.

Paris-Brest-Paris se courra pour la quatrième fois, en 1921, organisé par le *Petit Journal* et l'*Auto*. En attendant, l'*Echo des Sports* créa, en 1920, une épreuve similaire : Bordeaux-Paris-Bordeaux (1.208 kilomètres) qui fut gagnée par le Belge Mottiat, en 56 h. 43 m., devant Edouard Léonard (13, 14 et 15 août).

Le Tour de France de l'*Auto* est la course qui, pendant un mois, passionne même le profane. Deux coureurs s'y sont particulièrement distingués : Petit-Breton qui gagna trois fois, dont une fois la catégorie des machines poinçonnées, et Thys qui finit à trois reprises en tête du classement général. Mais où sont les adversaires de Petit-Breton ?

LE PREMIER TOUR DE FRANCE DE THYS

La Tour de France de 1912 fut très dur. Indépendamment de la fatigue physique, inhérente à une épreuve aussi longue, je souffrais de l'appréhension de me rencontrer pour la première fois avec des professionnels. J'avais gagné, l'année précédente, le Tour de France des indépendants, mais j'ignorais tout de la tactique des pros et j'avais peur. J'avançais, préoccupé, inquiet, et peinais surtout parce que je n'avais pas l'entière liberté d'esprit dont j'avais besoin et que je ne retrouvai... qu'après la victoire.

PHILIPPE THYS.

Le regretté Petit-Breton, coureur vaillant et loyal entre tous, fut l'un des champions les plus atteints par la malchance :

LES INFORTUNES DE PETIT-BRETON

C'était dans le Tour de France de 1906. Je concourais dans la catégorie des machines poinçonnées. Je tenais la tête du classement, lorsque, dans la dernière étape, Caen-Paris, à 80 kilomètres de l'arrivée, je vis échapper la victoire dont j'étais sûr. Deux camarades et moi formions le groupe de tête et dévalais la descente de Gaillon, lorsque ma roue avant entrait dans une ornière. J'étais précipité en l'air et retombais en arrière. La meute des automobiles qui me suivaient arrivait à toute allure. Il y en avait une vingtaine rivalisant de vitesse et d'imprudence pour nous suivre de plus près. Une 60 chevaux n'eut pas le temps de freiner. Ma bicyclette barrait la moitié de la route, moi l'autre. La voiture n'avait qu'à choisir : ma monture fut massacrée.

A ce moment, je vis en même temps la vie et le triomphe s'envoler. Tel était mon énervement, que c'est ma machine que je regrettai le plus. Paris-Bruxelles 1912 et l'avant-dernière étape du Tour de France de 1913 me réservaient de semblables traîtrises de la fatalité. LUCIEN PETIT-BRETON.

La place nous manque pour parler des autres courses classiques, telles Bordeaux-Paris, Paris-Roubaix, Paris-Bruxelles, dont les leaders furent d'ailleurs la plupart du temps les champions que nous avons signalés au cours de ces pages.

JACQUES MORTANE.

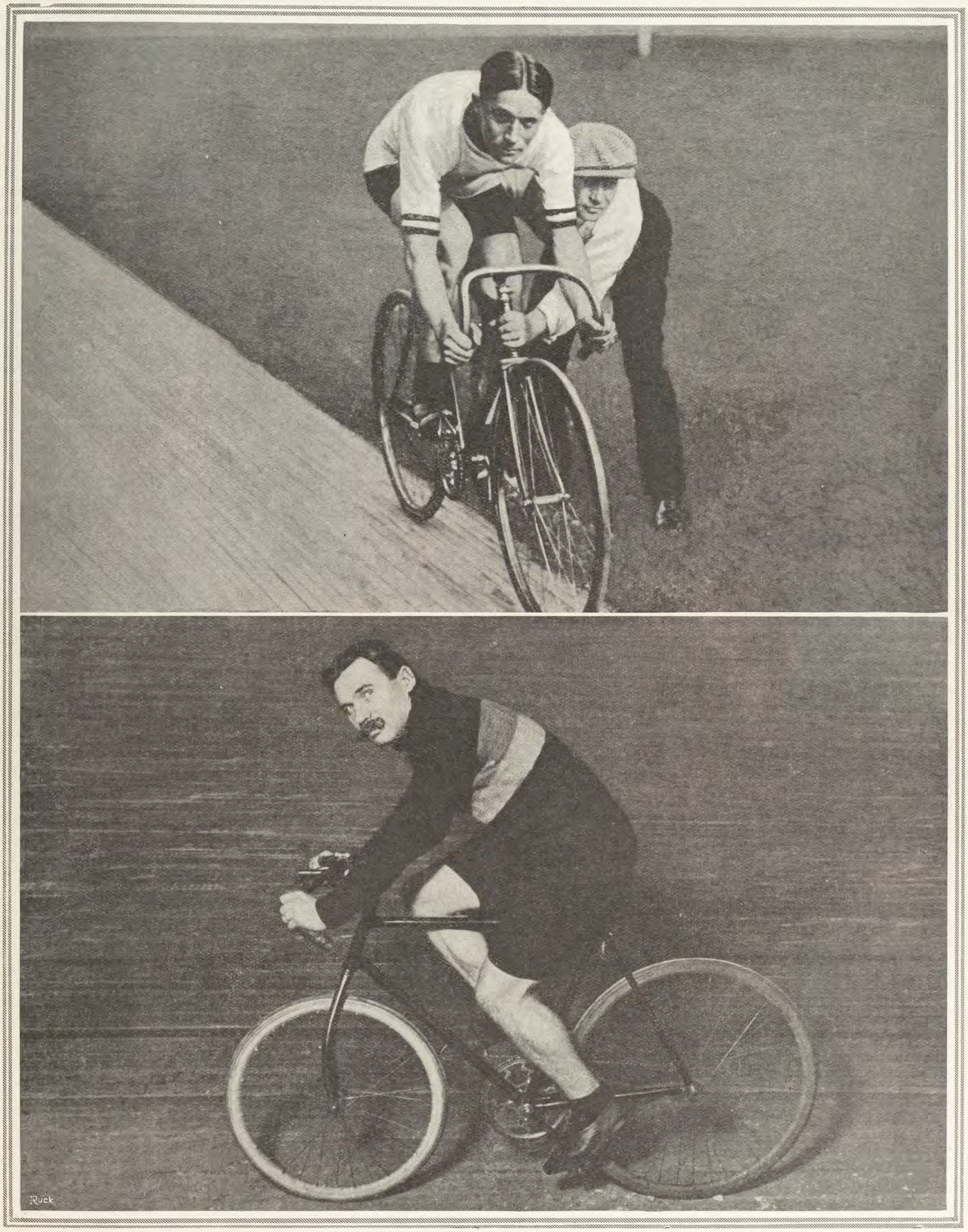
ATHLÉTISME

De Watkins à J. Bouin. -- De Ling à Demeny et Hébert.

L'observation est la science de l'homme fort. Des faits épars groupons tous les détails et tâchons de dégager de l'ensemble un graphique précis : la belle image claire que nous avons parle avec force et simplicité. Les lignes, les chiffres en disent plus qu'un long discours.

Nous allons essayer de faire revivre la France des exercices physiques de 1898 jusqu'à nos jours :

1898. — L'éducation physique était encore empreinte d'empirisme et tentait de se dégager du retentissement du renom de la suédoise dont Ling (1776-1839) avait posé le système, en 1814, en ouvrant l'Institut Royal de Gymnastique de Stockholm. Son œuvre, continuée par son fils Hjalmar et ses élèves, imposa l'attention universelle par ses résultats. Le système, basé sur le mouvement scientifiquement analysé,

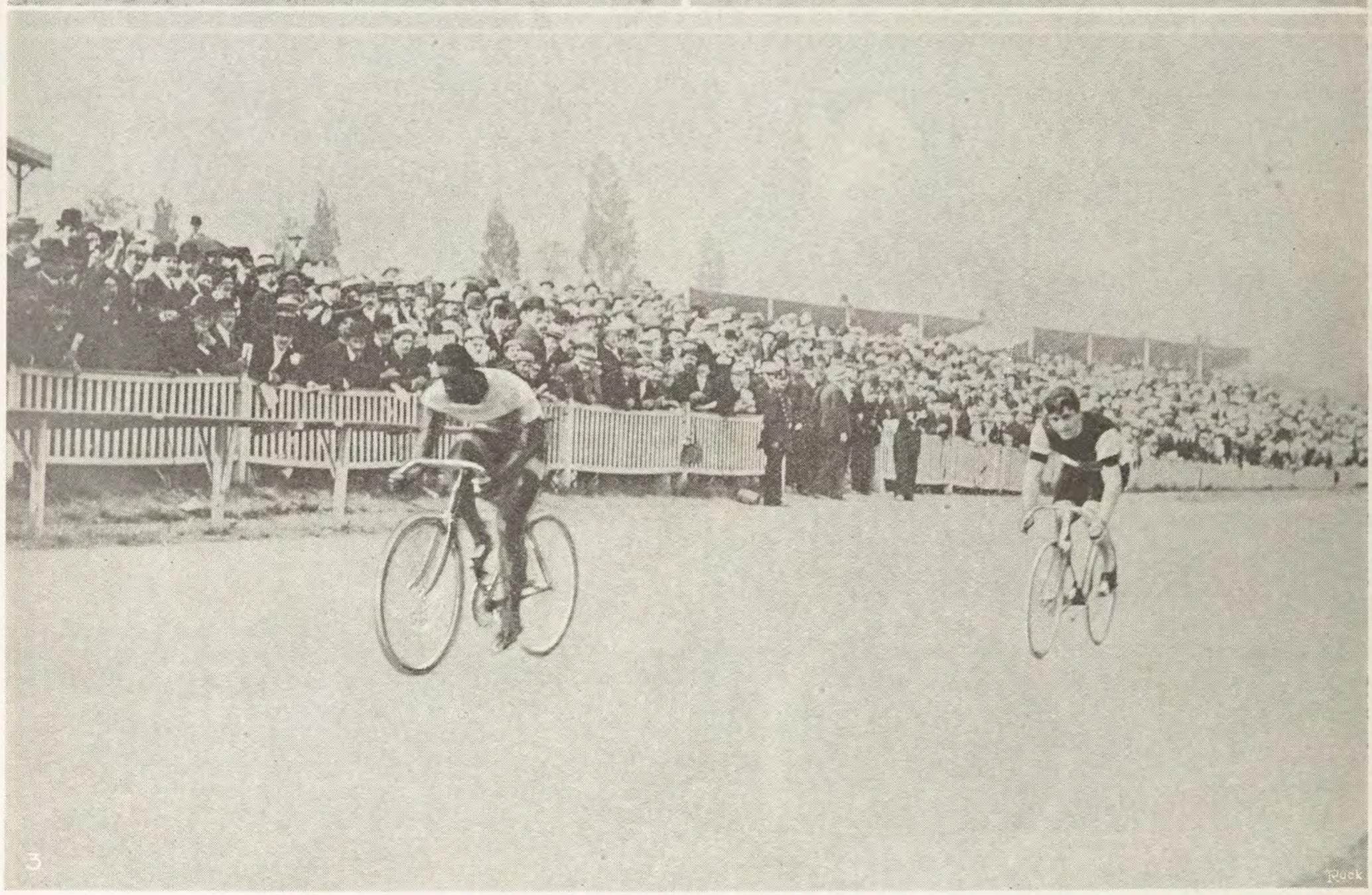


LE SUISSE EGG

En haut : Egg, recordman du monde de l'heure sans entraîneur avec 44 kilomètres 247. Il a réussi à détenir trois fois ce record.

LE FRANÇAIS GUIGNARD

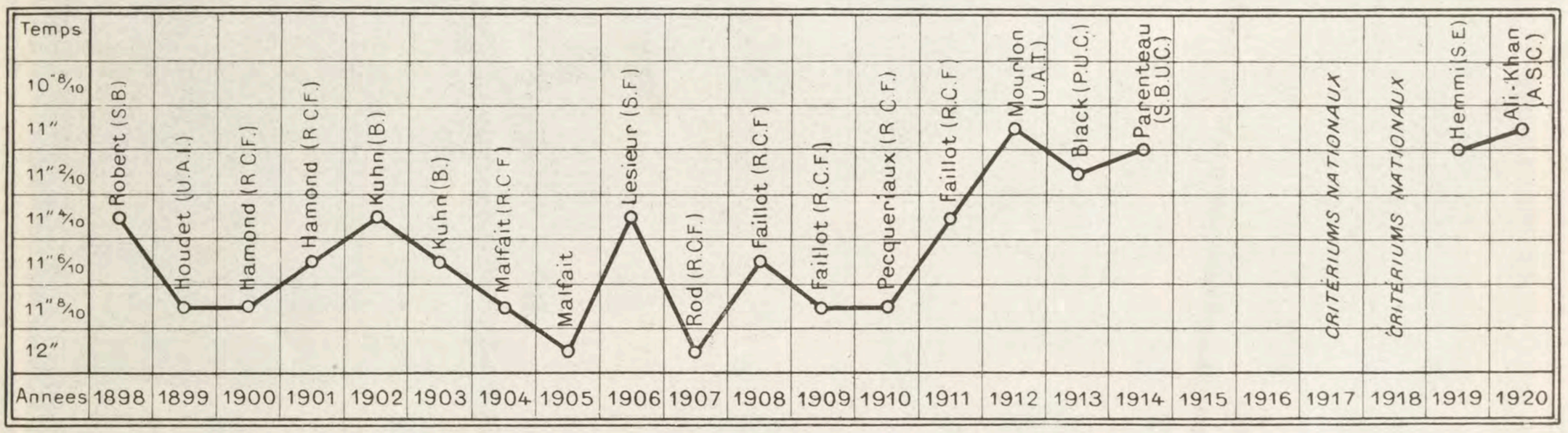
En bas : Guignard, recordman du monde de l'heure derrière motocyclette. Entraîné var Hoffmann, il a couvert 101 kilomètres 623.



LES HÉROS CYCLISTES DE JADIS

1. Cassignard, gloire du passé. Trois fois champion de France. — 2. Zimmermann, le plus grand coureur de vitesse d'autrefois. — 3. Le match Jacquelin-Major Taylor, gagné par Jacquelin (mai 1901).

détrônait le mouvement fait sans autre but que le mouvement. La méthode de Ling était conçue physiologiquement par progression ; elle délimitait le mouvement successivement à une région du corps (mouvement localisé) ; de plus elle permettait de combattre les vices d'attitudes par une gymnastique orthopédique bien ordonnée. Dès 1890, des savants français s'intéressèrent à l'idée. Des hommes remarquables : le Dr Lagrange et Démeny, chef de laboratoire de la station physiologique, dirigée par le professeur Marey, allèrent en Suède voir de près ce fameux système ; ils revinrent enthousiasmés et travaillèrent. Des Suédois vinrent en France professer. Le célèbre Paz, professeur de gymnastique de Gambetta, continua la gymnastique aux multiples agrès dans son gymnase légendaire ; le R. P. Didon exhortait la jeunesse catholique aux exercices physiques et ne dédaignait pas de prendre part aux ébats de ses élèves, pendant que le vieux Joinville, disciple d'Amoros, enclos dans sa redoute depuis 1852, continuait officiellement l'enseignement de sa gymnastique, préconisée par le règlement de 1893. Méthode tout empirique qui formait néanmoins de rudes hommes avec de rudes méthodes. Son but était : vaincre les difficultés d'exécution d'exercices militaires. Pour mener à bien ce système,



Progression du temps des 100 mètres aux championnats de France, de 1898 à 1920.

il aurait fallu un encadrement d'officiers d'élite ; or, l'instabilité des instructeurs empêcha les grands progrès.

Les sports prenaient de l'extension ; le vieux R. C. F. (fondé en 1882), grâce à son activité et à celle du Stade Français, aidé fortement par l'U. S. F. S. A. avec ses 150 clubs, attirait de nombreux adeptes.

La course de fond était en grand honneur, les courses de grand fond extrêmement populaires et l'on vit Paris-Roubaix (284 kilomètres) entre autres. Les scolaires firent des efforts et l'on vit poindre un tout jeune Ragueneau à Lavoisier et Roosevelt à Albert-le-Grand, pendant que le R. C. F. enlevait de haute lutte le championnat de cross.

1899. — L'année 1899 vit le triomphe écrasant du R. C. F. qui gagna huit championnats de France ; par contre il perdit le championnat de cross qu'il détenait depuis trois ans.

La province était représentée fortement pour la première fois avec Libourne, Dijon, Marseille, Chartres (120 partants). Le R. C. F. prit sa revanche dans le Prix Blanchet.

1900. — Voici l'Exposition et sa Commission des sports avec ses douzes sections sportives. La participation de la Science est prévue ; des savants, présidés par le professeur Marey, sont chargés d'expériences. Les athlètes américains nous font connaître de nouveaux procédés athlétiques pour les olympiades : le départ accroupi de M. W. Long fut une surprise ; Kraenzlein, un autre Américain, étonna avec ses 7 m. 185 au saut en longueur, son 60 mètres en 7 secondes et le 110 haies en 15 s. 2/5.

Le Français Théato enlève le Marathon olympique en 2 h. 59.

Les championnats d'Angleterre qui mirent aux prises Anglais et Américains remuèrent l'opinion et donnèrent la victoire à l'Amérique. Sheldon (Amérique) y lança le poids à 13 m. 75, puis revint à Paris pour terminer les olympiades, où il fit 14 m. 10.

1901. — Le championnat de cross-country aligne 242 partants.

1902. — La foule vient au sport. Marius Eynard enlève le record du disque et bat l'année suivante le record du monde (dans le carré et l'engin pesant 1 kgr. 923) avec 43 m. 21. Le push-ball fait son apparition en France.

La province est acquise aux sports et enlève cinq championnats sur douze au programme des championnats d'athlétisme ; juste autant que depuis quatorze ans.

L'U. S. F. S. A. compte 249 clubs. L'éducation physique scolaire est envisagée.

1903. — Aux championnats d'athlétisme, des records sont battus. Puységur bat deux fois le record à la perche (3 m. 20 et 3 m. 25) ; de Fleurac souffle le 1.500 à Deloge et les courses de Paris-Reims (170 kilomètres) et Bordeaux-Paris (600 kilomètres) sont goûtées, hélas ! du public.

Gros événement, très peu remarqué du reste : l'Union nationale des Sociétés suédoises de gymnastique et de sport est fondée. Et nous ??? A quand la fondation de l'Union nationale des Sociétés françaises de gymnastique et de sport ?

1904. — Gonder apparaît et volatilise le record du saut à la perche avec 3 m. 69; l'année suivante il le portera à 3 m. 74.

Bellin du Coteau fait le 400 mètres en 50 s. et de Fleurac, toujours sur la brèche, réussit 15 m. 13 s., 2/5 aux trois milles, pendant que Mounier, en progrès depuis 1902, parce qu'il a modifié son style, passe en hauteur 1 m. 77 de face. Dupuy aux 10.000 bat le fameux Bouchard déjà trois fois champion et recordman de la distance.

Les grandes courses pédestres continuent avec Toulouse-Paris (737 kilomètres) et Paris-Bruxelles (328 kilomètres).

L'U. S. F. S. A. ne prend pas part à l'Olympiade de Saint-Louis, le déplacement étant trop long.

Les championnats militaires sont créés et le Joinvillais Steiner se distingue.

1905. — Bouchard, prenant sa revanche, enlève le record de Dupuy établissant 33 m. 14 s. 4/5 aux 10 kilomètres, alors que son ancien record de 1904 était de 33 m. 39 s. Chavez, du lycée Carnot (l'aviateur si fameux), gagne le 1.500 mètres scolaire pour la première fois. Ragueneau pour la troisième fois abaisse le record de l'heure avec 18 km. 067 ; il ne sera battu que par Jean Bouin en 1909 et André bat le record du saut en hauteur avec 1 m. 79.

1906. — Nous participons aux compétitions olympiques d'Athènes. Jacques Keyser se signale à l'Ecole d'Electricité. L'Union des Sociétés de Gymnastique travaille et son président, M. Cazalet, forme le premier groupe des parlementaires, afin de représenter l'éducation physique au Parlement.

L'École de Joinville envoie ses représentants aux championnats de France d'athlétisme et enlève, avec Baissac, Mazot, Steiner et Lemaître, le championnat avec plus de 60 points, marquant ainsi son évolution officieuse par ses moniteurs, qui ont toujours été la charpente de l'édifice, disait un ancien officier instructeur de l'époque.

1907. — L'athlète Failliot perce comme champion scolaire de la perche et du 400 mètres. La France tâte les épreuves internationales ; elle est invitée à prendre part au championnat

RECORD DE FRANCE

Gonder, recordman de France du saut à la perche avec 3 m. 74 (6 août 1905). Cette performance constitua le record du monde.

RECORD DU MONDE

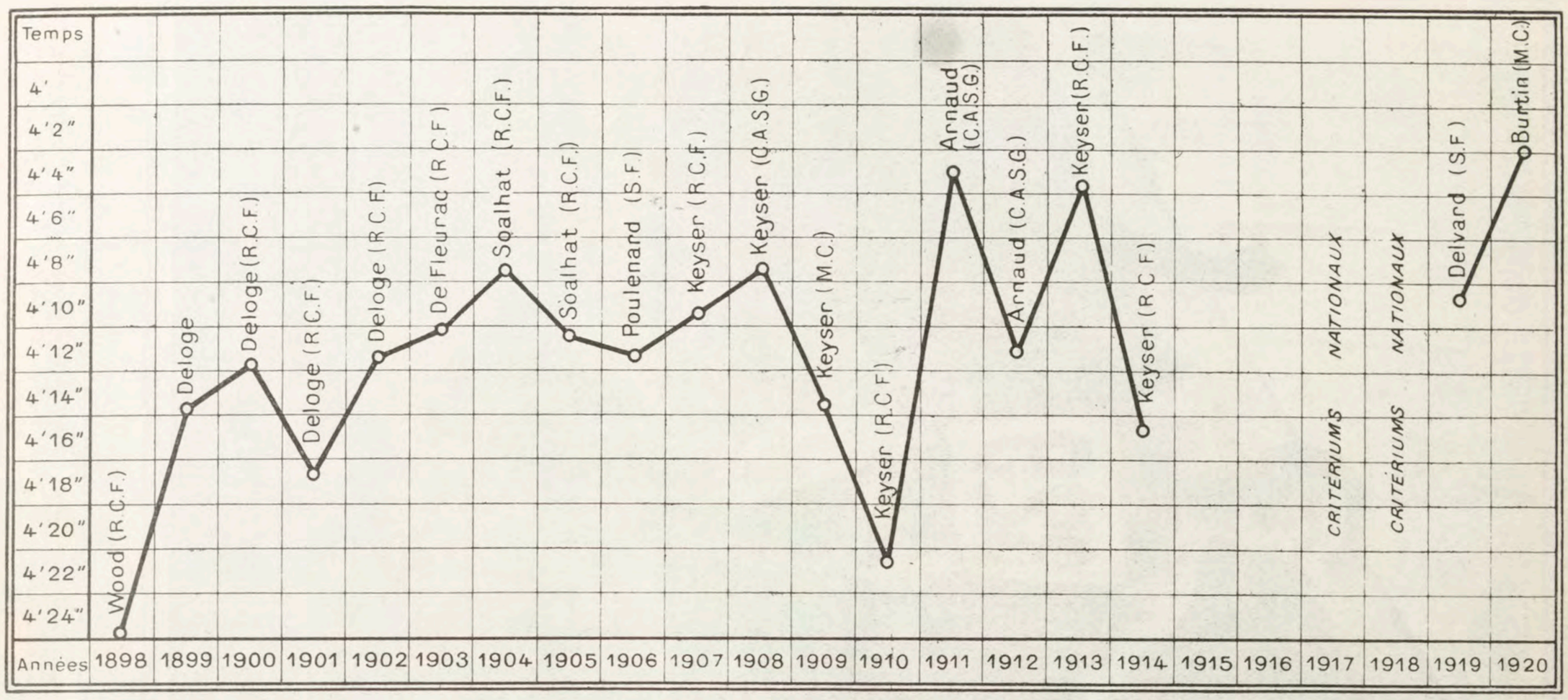
L'Américain Foss, recordman du monde du saut à la perche avec 4 mètres 09, record qu'il établit au cours de l'Olympiade d'Anvers.

NOTRE PLUS GRAND COUREUR

Jean Bouin, recordman du monde de l'heure avec 19 kil. 021 (6 Juillet 1913), battu par Hannes Kolehmainen, dans les 5.000 m. à Stockholm.

LE PREMIER VAINQUEUR OLYMPIQUE

Jean Guillemot notre premier athlète vainqueur aux Olympiades. Il gagna l'épreuve des 5.000 mètres, à Anvers, en 14 m. 55 s. 3/5.



Courbe des temps sur le 1.500 mètres aux championnats de France de 1898 à 1920. (Record de France : Guillemot, 4 m. 1 s. 4/5.)

des quatre nations (Angleterre, Pays de Galles, Ecosse et Irlande). L'U. S. F. S. A. compte 508 clubs.

Le ministre de la Guerre décide le passage des instituteurs à Joinville en vue d'unifier l'enseignement de la gymnastique. Le colonel Coste, de l'Ecole de Joinville, proclame l'évolution en disant : « Il ne suffit plus de faire du mouvement... mais de l'éducation. »

1908. — Les clubs se fondent dans toute la France. L'U. S. F. S. A. compte 709 clubs et la F. G. S. P. F. 643 sociétés. Le Comité national des sports est constitué. Failliot enlève le record du monde des 300 mètres en 36 s. 2/5 et s'adjuge quatre records de France (200, 300, 400 et 500 mètres).

Le lieutenant Hébert, ancien élève de l'Ecole de Joinville, préconise son fameux système de la méthode naturelle. Il enseigne à l'Ecole des fusiliers-marins.

Jean Bouin, Malfait, de Fleurac, Dreher, Lizandier et André rapportent des mentions des Jeux Olympiques disputés à Londres.

1909. — C'est la grande année sportive avec notre glorieux Jean Bouin, le souple et puissant athlète au grand cœur, celui qui refusait d'aller à Berlin entraîner l'équipe allemande malgré le miroitement d'une situation splendide. Il enlève dix-sept records en course à pied des 5 aux 18 kilomètres et des 4, 5 et 10 milles ; de plus il abaisse le record de la demi-heure, est champion de France de cross, titre qu'il prend à Keyser. Les championnats maritimes sont créés.

1910. — Anthoine bat la record du monde des 800 yards en 1 m. 46 s. 4/5 et Bouchard celui des 20 milles en 1 h. 49 m. 22 s. Le R. C. F. enlève, pour la seizième fois, le Prix Blanchet.

1911. — Bouin s'attaque au record du monde de la demi-heure, détenu depuis 1863 par J. White et, le 16 novembre, à Colombes, en devient détenteur avec 9 km. 721.

Arnaud abaisse le temps des 1.500 qu'il porte à 4 m. 4 s. 4.

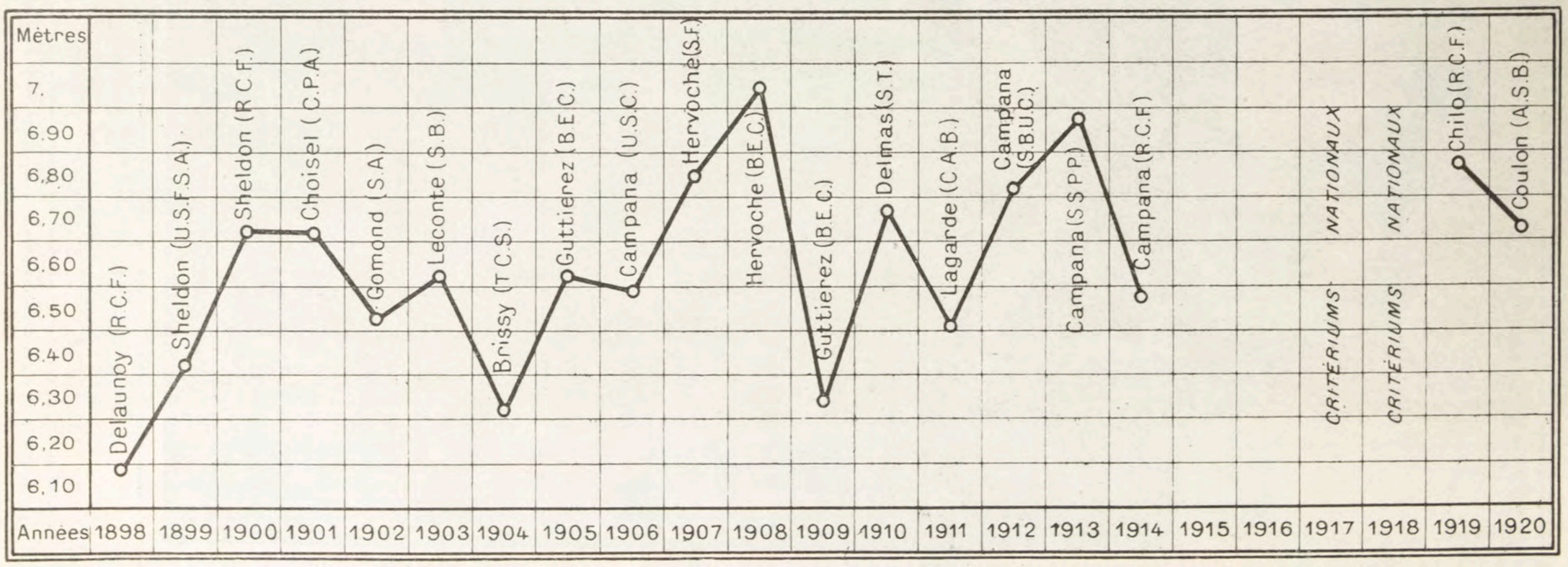
1912. — La France sportive est plus belle que jamais et notre équipe fait meilleure figure aux Olympiades de Stockholm avec J. Bouin qui fut battu d'une poitrine par le prestigieux Finlandais Kolehmainen, couvrant la distance en 14 m. 36 s. 3/5 (record du monde) et J. Bouin en 14 m. 36 s. 4/5. Le team français obtient des mentions avec Arnaud, André, Delaby, Failliot, Lelong, Mourlon, Poulenard et Shurrer.

Le collège d'athlètes de Reims est inauguré par les soins de M. de Polignac ; il reçoit comme directeur technique le lieutenant de vaisseau Hébert.

Bouin prend sa revanche de Stockholm, et, le 6 juillet 1913, bat le plus beau record du monde, celui de l'heure, détenu depuis 1899 par Harry Watkins avec 18 km. 878. Il devint détenteur du titre avec 19 km. 021.90.

LE PLUS BEAU RECORD !

« Les premiers tours, accomplis sans effort, mais avec quelle émotion, j'entendis Evelyn m'annoncer les temps au passage.



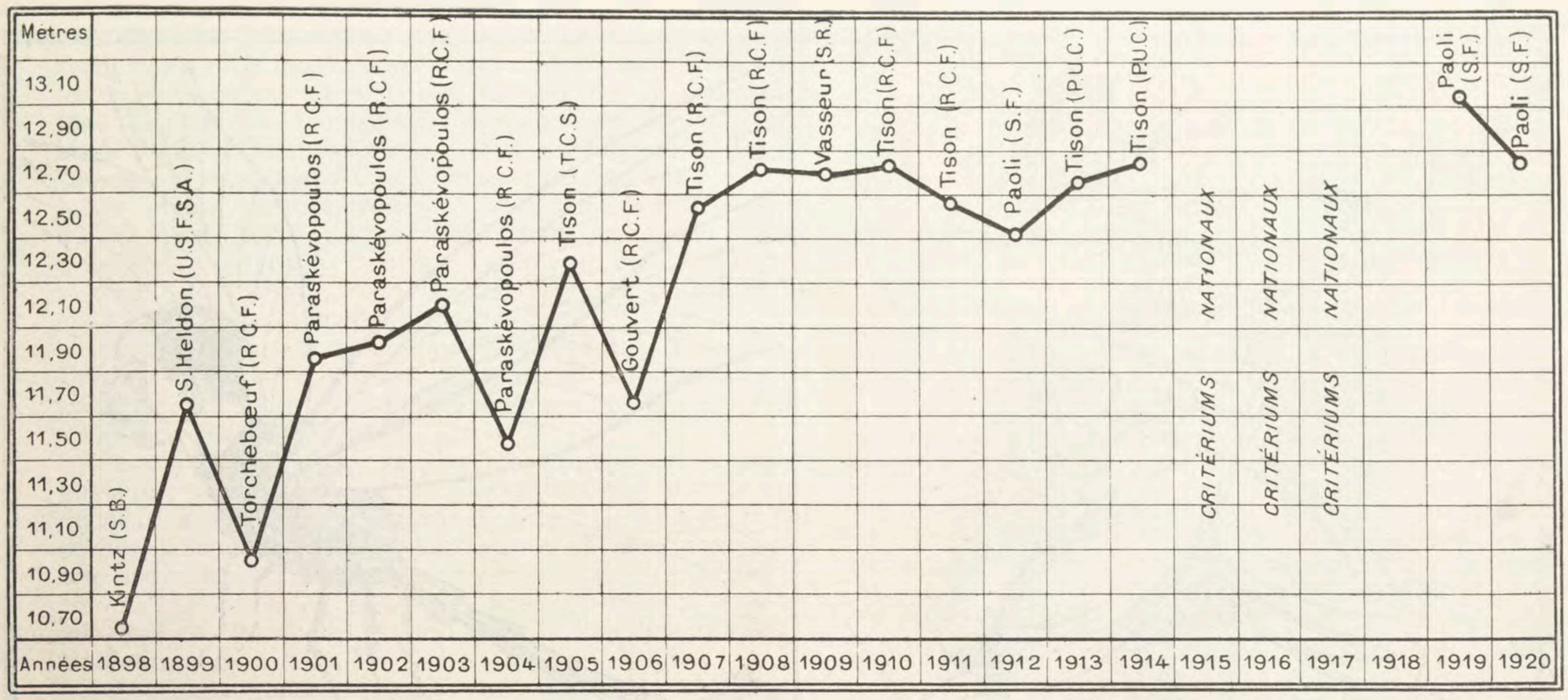
Courbe des distances franchies dans le championnat de France de saut en longueur de 1898 à 1920. (Record de France : Punat, 7 m. 06.)

PETTERSON, CHAMPION OLYMPIQUE

Le Suédois Petterson, vainqueur du saut en longueur avec élan à l'Olympiade d'Anvers de 1920, franchit 7 m. 19 au Stade de Colombes.

DEUX CHAMPIONS AMÉRICAINS

Landon, 1er du saut en hauteur à Anvers, avec 1 m. 9368. — En bas: L'Américain F. Sweeney, ancien recordman du monde avec 1 m. 971.



Progression dans le lancement du poids aux championnats de France de 1898 à 1920. (Record de France : Paoli, 14 m. 16.)

Songez que quelques secondes de retard dans ma marche auraient suffi pour faire écrouler mon projet. Les 12 kilomètres étaient presque atteints, lorsque je décidai de forcer l'allure. Les temps étaient toujours réguliers et je regagnais petit à petit mon retard occasionné par le départ relativement lent que je m'étais imposé pour éviter la défaillance dont avait été victime Alfred Shrubb. A chaque passage, mes regards se tournaient vers le petit drapeau planté tout au bord de la piste et qui me servait de point de repère pour savoir si, tout à l'heure, le record serait battu, car sa place marquait la distance de 18 km. 878 qui constituait le record du monde toutes catégories.

Poursuivant ma ronde, le coup de pistolet de la 59e minute retentit. Comme j'étais sûr alors de démolir la vieille performance, j'emballais. Dans quelques secondes, j'allais pouvoir dépasser le petit fanion qui, au loin, dans la sortie du virage, s'agitait ; quelques mètres encore et le record serait battu. Quelle joie ! Je prolongeai mon effort pour augmenter ma distance et aller aussi loin que mes forces physiques me le permettraient.

Aussitôt, j'entrevis le chiffre 19 s'agitant devant moi comme un fantôme. Mais quelle lutte pour l'atteindre, car je me trouvais dans l'alternative suivante : plus le coup de pistolet tardait, plus mon calvaire durait ; mais aussi avec quel désespoir je redoutais de l'entendre, car il me signifiait l'arrêt de ma course, m'empêchant de porter plus loin mon avance et de rendre mon record plus difficile à battre.

Le signal résonna ! Avec quelle inquiétude j'attendais, sans songer à ma fatigue, le résultat officiel qui allait m'indiquer que 19 km.021 mètres 90 centimètres constituaient le nouveau record. A cet instant, l'émotion s'empara de moi et je pleurai de joie !

JEAN BOUIN.

1914. — Le *Journal* organise avec le lieutenant de vaisseau Hébert le concours de l'athlète complet. L'Ecole de Joinville s'y distingue avec son équipe, classée première au classement général devant les pompiers de Paris. Géo André fait merveille

LES SOUVENIRS DE GÉO ANDRÉ

Mon impression capitale ? Mais je la ressens chaque fois que dans une compétition importante je vois mes efforts près d'être récompensés. Il est en effet difficile d'établir une graduation, dans des sensations aussi vives que celles ressenties en plein effort physique dans une atmosphère frénétique, engendrée par l'enthousiasme de milliers de spectateurs. D'autre part, une impression perd de sa puissance avec les années, aussi est-on toujours porté à admettre comme capitale la dernière éprouvée. Dans cet ordre d'idées, Anvers est encore tout récent : je m'y vis si près du but, la partie gagnée, je heurtai à peine un obstacle et la victoire m'échappa de même qu'elle m'échappait 12 années auparavant à Londres par la faute d'une culotte trop longue.

Mais n'est-il point aussi émouvant, comme dans un match de rugby contre l'Irlande, de se trouver, après une longue course pendant laquelle on a évité de nombreux adversaires, face à face avec un arrière fameux, qui se lance dans vos jambes ? Quelle angoisse de sentir au bout de votre talon l'effleurement des doigts crispés de l'adversaire auquel vous échappez, tandis que devant vous, dans le vaste espace vert du terrain libre de tout obstacle, les hauts poteaux de but s'offrent, pour ainsi dire, à vous.

Et cette autre impression de se sentir en vrille à 1.200 mètres du sol avec un manche à balai coïncé, on ne sait pourquoi, et qui, tout à coup, fonctionne par la grâce d'on ne sait qui !

Tout bien réfléchi, c'est dans le domaine du plus brutal des sports, la guerre, que je trouverai. Etant au début de la campagne, en espace découvert, sous un violent feu croisé de mitrailleuses, une balle me frappa juste au-dessus de la tempe. Je fus « knock-out » et ce n'est vraiment qu'en me remettant à genoux, que je me rendis compte que je n'étais point encore mort. Mon émotion était à peine terminée, qu'une nouvelle balle me fracassait la cheville. Ces lourds handicaps me permirent tout juste de me réfugier dans une maison où les Boches se précipitèrent revolvers au poing. L'un d'eux me colla son arme sur la tempe. Je vis venir la mort avec une indifférence complète ; la souffrance, les angoisses, la fatigue, la perte de sang avaient aboli en moi tout sentiment. Un sous-officier, qui se trouvait là, poussa une exclamation : « *Ach! grosse Franzose!* » Comme beaucoup de ses compatriotes, il se représentait sans doute les Français comme des avortons ; ma stature étendue le confondait. Baragouinant quelques mots de notre langue et s'aidant d'une mimique des poings, il me demanda si j'étais boxeur. J'eus la force de murmurer : « *Laufen* (courir) ». Il parut enchanté de la réponse, et après avoir enjoint à ses hommes de rengainer leurs revolvers, il m'expliqua qu'il faisait, lui aussi, de la course à pied. Nous étions entre confrères. C'est au sport, à n'en pas douter, que je dois la vie.

GÉO ANDRÉ.

Vermeulen devient champion d'Europe devant W. Kolehmainen et Holmer, puis recordman du monde des 4 kilomètres en 12 m. 3 s., à Reims.

Et la guerre éclate...

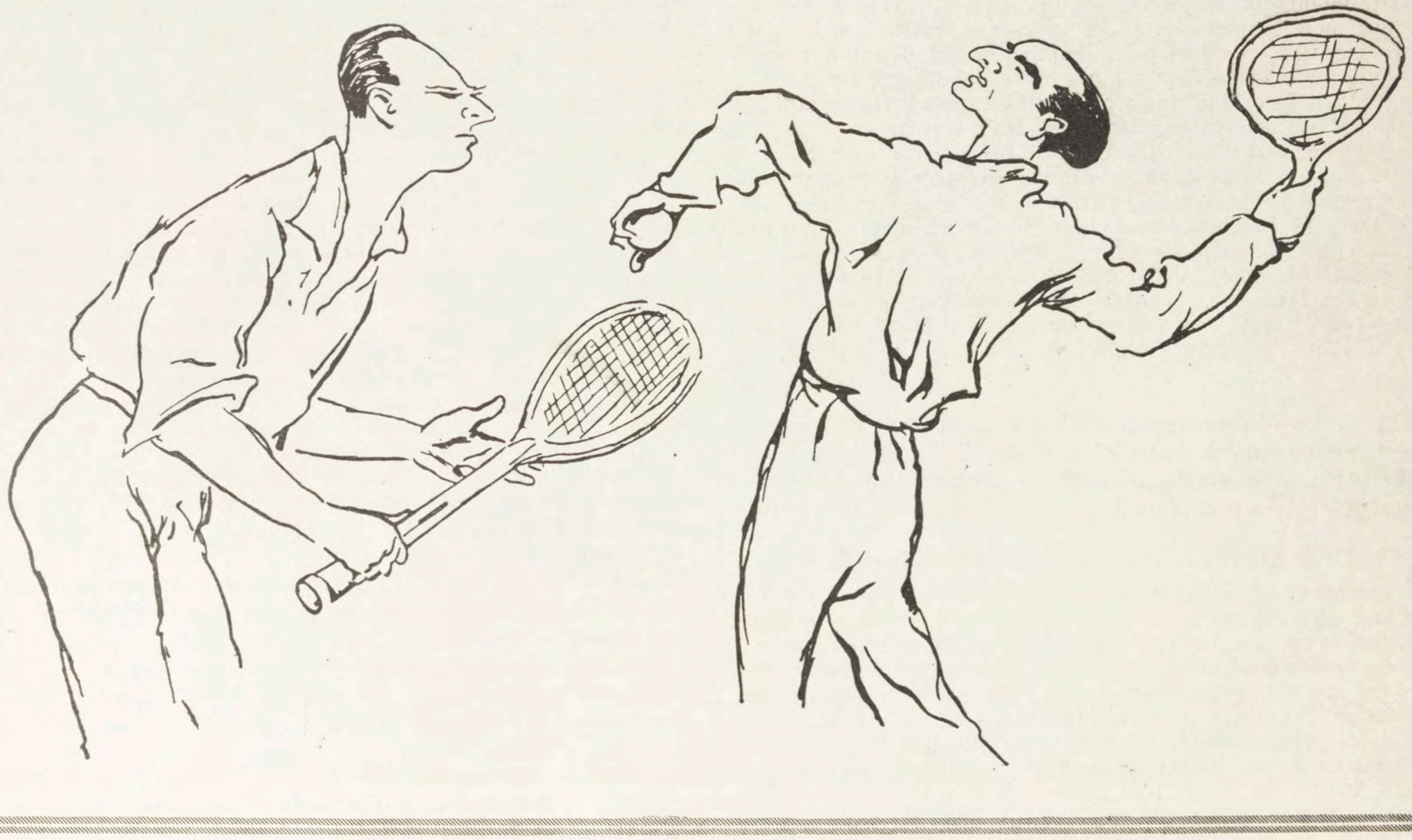
1918. — Le député H. Paté crée le Comité national d'éducation physique et de l'hygiène sociale, il reçoit l'approbation de l'Union et défend la cause de l'éducation physique.

Le Gouvernement, décidé à commencer l'éducation physique par l'enfant, envoie les recteurs et les inspecteurs d'académie écouter la bonne parole à l'Ecole de Joinville. On y enseigne une gymnastique éclectique, où l'on retrouve tous les systèmes, les idées de Demeny et d'Hébert prédominent.

1919. — Les sports se sont développés considérablement et sont entrés dans les réflexes de la foule ; malheureusement l'hygiène est inconnue pratiquement : les écoles n'ont pas d'espaces libres, les villes pas de piscines. Les sports délaissent l'attitude, et l'enfant se croit un homme. Les petites amicales des écoles communales sont bien délaissées.

1

2



3

20 ANS DE... CARICATURES !

Les champions caricaturés par Sem : 1. L. Mérignac (caricature faite en 1901). — 2. Santos-Dumont. — 3. Wilding et Max Decugis.

Voici les jeux interalliés, le Stade Pershing, conçu et commencé par les Français, est terminé par les étrangers qui en firent cadeau à la France dans un beau cérémonial. Vermeulen sauve nos couleurs au cours des compétitions et s'adjuge le titre des jeux dans le cross-steeple, malgré son bras de grand blessé ; plus tard il enlève le Derby de la victoire devant 500 concurrents, dont Keyser, Denis et Brossard.

Les stades se construisent. Saint-Maur aura le sien, 40.000 mètres carrés au parc Voissal. 734 communes offrent d'installer 734 terrains de jeux ; la Ville de Paris promet de réserver, sur l'emplacement des fortifications, 40 terrains de sports et d'édifier 4 stades.

1920. — L'année des Jeux Olympiques d'Anvers, du Congrès des espaces libres et des réunions parlementaires et sportives. Le sport est à l'ordre du jour. Le Gouvernement vient de voter 35 millions.

L'Ecole de Joinville va devenir l'Institut d'éducation physique, civil et militaire. Le général Serrigny, directeur de l'éducation physique dans l'armée, précise le rôle du soldat par une fameuse circulaire : « L'éducation physique a un caractère individuel ; l'instruction physique doit être considérée comme instruction du groupe ; le but est : adapter le soldat à la discipline du champ de bataille par la discipline du stade. » Voilà du nouveau !

Les réunions sportives attirent la foule. Un seul regret subsiste : le manque d'union entre les Fédérations diverses. Où est l'union des Fédérations gymnastiques et sportives ? L'Office national des sports nous donnera cette victoire, espérons-le. Les sports féminins prennent de l'essor et leurs championnats surprennent... puis attirent la foule. La guerre a émancipé la femme. Pourquoi pas ?

La plus grande athlète féminine est Mlle Suzanne Liébrard qui va nous dire comment elle est venue au sport :

LES PRÉFÉRENCES DE Mlle LIÉBRARD

« Voilà près de 10 ans que je pratique les sports. 10 ans ! Gamine, on m'obligea à faire de la gymnastique pour ma santé, alors pas très brillante. Mais, pratiqué en chambre sous l'œil paternel et sans aucune conviction, ces exercices physiques n'avaient qu'une vague parenté avec les méthodes de plein air que nous affectionnons aujourd'hui.

En fait, c'est à la natation que je dois mon goût pour les sports et la notion de mes moyens physiques. Aussi, malgré mes records athlétiques, et en particulier celui du 300 mètres qui est bien la course féminine la plus dure qu'il soit, ma prédilection va à la natation et aux plongeons. C'est à eux que je dois l'impression la plus vive de ma carrière sportive déjà bien remplie. Le jour où, sans aucune appréhension apparente, j'essayai une « suédoise » de 4 mètres, mon cœur battait bien fort, mais je songeai surtout à la correction du mouvement, au « temps » à attraper, au style à obtenir. Aujourd'hui, ce sont les plongeons acrobatiques qui me plaisent le mieux, et si je réussis les « vrilles » et les « coups de pied à la lune » je le dois à la souplesse acquise par la culture physique et les sports que je n'ai cessé de pratiquer sans vouloir jamais me spécialiser, parce que je savais pouvoir me permettre cette débauche de dépense musculaire, y compris celle nécessitée par les exercices de danses helléniques, plus athlétiques qu'on semble le croire.

Bref, mes émotions sportives ont surtout résidé dans la recherche du style et si, parfois, il m'a été donné d'apprendre de la technique des grands champions, la satisfaction que j'en éprouvai fut, chaque fois, l'impression la meilleure enregistrée dans une carrière qui, je l'espère, ne touche pas encore à sa fin.

SUZANNE LIÉBRARD.

En résumé, une progression extrêmement sensible est enregistrée dans les résultats sportifs. Néanmoins, répétons-le, la vulgarisation des sports est à faire en matière technique. Le style devrait être connu dès l'adolescence, par la préparation des jeux et des sports scolaires ; ceux-ci restent la base des sports en France, et le critérium de la valeur sportive française résidera, non pas dans les championnats de France, mais dans l'importance des championnats scolaires, d'où découleront tout naturellement les championnats de France.

Pour attirer l'enfant aux sports, il faut lui donner trois choses : le style par l'entraîneur, le goût par le vêtement de sport et l'engin léger.

CAPITAINE C...

BOXE

Georges Carpentier est-il un nouveau Fitzsimmons ?

Nous n'entreprendrons point, dans ces pages, le récit des vingt-trois dernières années de boxe. Ce serait toute l'histoire de ce sport que nous devrions reprendre. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* la connaissent mieux que quiconque : nous n'avons, en effet, jamais cessé de combattre, dans cette revue, pour le succès du pugilisme, dès les temps les plus reculés, alors qu'il n'attirait que quelques fanatiques. Le triomphe du « noble art » est dû en grande partie à la campagne que nous avons menée. Nous en concevons quelque fierté.

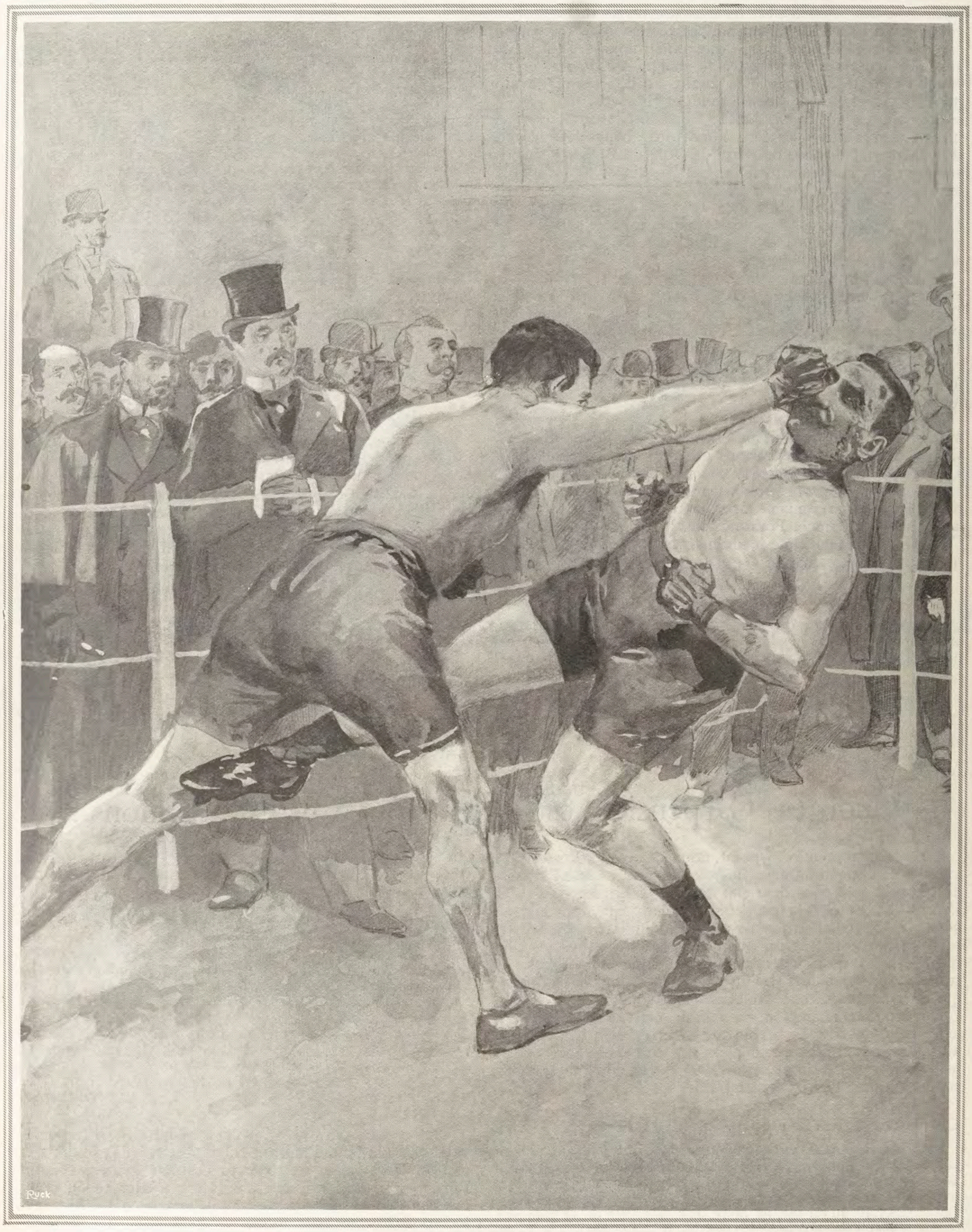
En 1898, le champion du monde était Fitzsimmons. Il avait gagné le titre en battant, le 17 mars 1897, Jim Corbett, au 14e round. Il releva le défi de Jim Jeffries et le rencontra le 9 juin 1899, à Coney-Island. Il pesait 76 kilogrammes, comme Georges Carpentier, et Jeffries 100.

COMMENT FITZSIMMONS PERDIT SON TITRE

« Au second round, après quelques manœuvres tenant plus de la lutte que de la boxe, Jeffries me faisait asseoir par terre, mais je me relevais comme une balle. Je suis convaincu qu'entre la seconde et la troisième reprise, une drogue dut être versée dans l'eau minérale qu'on me fit boire, car, à partir de ce moment, je fus absolument inconscient. Dès le troisième round, je perdis complètement possession de mes moyens et de mon esprit. Je savais que je combattais, c'était tout. En retournant dans mon coin, à la fin de la reprise, je faillis m'endormir. Mes seconds durent me faire revenir à moi pour continuer, me disant que je matchais. Je leur fis, paraît-il, cette réponse : « Moi combattre ! Où voyez-vous que je combats ? » A partir de ce moment jusqu'à mon knock-out, je n'eus aucune notion de ce qui se passait. Je me souviens seulement qu'à la fin d'un round (on m'a dit que c'était le dixième), je voulus aller me coucher. Un de mes soigneurs répliqua : « Levez-vous, Bob, voilà la police qui veut arrêter le match ! » Je me levai et la police, me voyant debout, pensa que tout allait bien et n'intervint pas. Au début du onzième round, on dut me pousser de ma chaise. Je sentis alors que j'étais frappé au cou et aux épaules. L'instinct me fit riposter. Finalement je laissai tomber mes mains à mes côtés, mes yeux se fermaient : j'étais dans l'autre monde. Jeffries, m'a-t-on raconté, adopta sa position accroupie et rentra du droit et du gauche à la mâchoire. Je tombai et les 10 secondes se passèrent sans que je me fusse relevé. J'avais perdu mon titre et j'étais incapable de dire ce qui s'était passé.

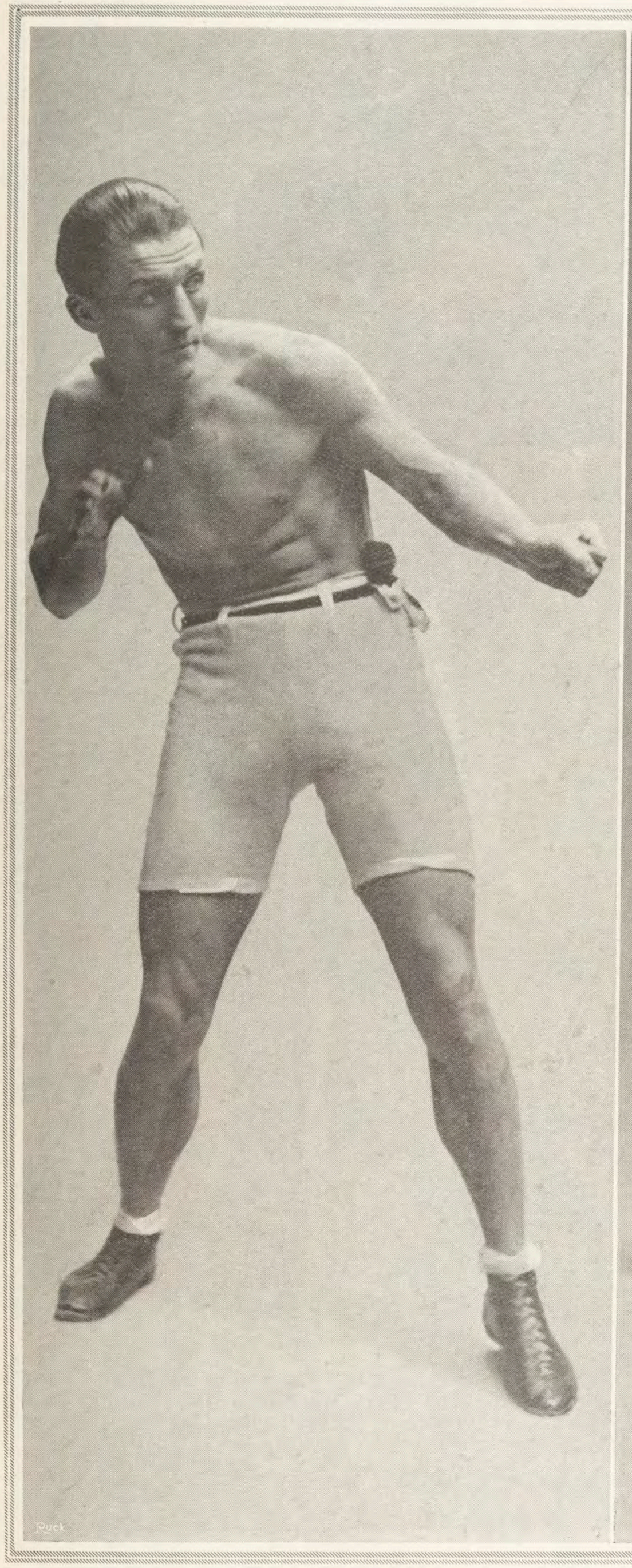
ROBERT FITZSIMMONS.

Jeffries conserva le titre jusqu'à sa retraite. Il le remit au vainqueur du match Marvin Hart-Jack Root (3 juillet 1905). Marvin Hart gagna au 12e round. Il fut battu par Tommy Burns en 20 reprises, aux points (23 février 1906). Celui-ci fut dépossédé du titre par Jack Johnson, le 26 décembre 1908, à Sydney, la police arrêtant le combat au 14e round. Le 5 avril 1915, Jess Willard triomphait de Johnson, par knock-out, au 26e round, à La Havane, et Jack Dempsey, enfin, abattait maintes fois le champion qui abandonnait à la 3e reprise, le 4 juillet 1919, à Toledo.



UNE GRANDE VICTOIRE DE CHARLEMONT

En 1899, dans un match de boxe anglaise contre boxe française, le Français Charlemont triompha de l'Anglais Jerry Driscoll.



LA GLOIRE NATIONALE

Georges Carpentier, champion du monde des poids mi-lourds en 1920 et sans doute des poids lourds en 1921, quand il aura rencontré Dempsey.

JIM JEFFRIES

Jim Jeffries, qui devint champion du monde de boxe poids lourd, par sa victoire sur Robert Fitzsimmons, l'autre Carpentier, en 1898.

LA PRODIGIEUSE CHAMPIONNE

Mlle S. Lenglen, qui, au cours de l'année 1920, fut 3 fois championne de France, 3 fois championne du monde, 2 fois championne olympique.

L'ATHLÈTE COMPLÈTE

Mlle S. Liébrard, l'athlète complète de Femina-Sport, recordwoman de France, l'une des plus ardentes propagatrices du sport féminin.

Tel est le champion que notre héros national, Georges Carpentier, va rencontrer dans quelques mois.

CE QUE CARPENTIER PENSE DE DEMPSEY

Un pronostic sur mon match avec Jack Dempsey ? Vous êtes exigent. Sachez que je tâcherai simplement de renouveler la prouesse de Fitzsimmons qui, nullement poids lourd, réussit à s'attribuer le titre. Tout ce que je puis vous dire c'est que le match, même s'il n'était signé que pour dix rounds, serait terminé bien avant la limite. Dempsey frappe comme un marteau. Il est doué d'une rare puissance. Toute ma tactique devra consister à ce que ses coups tombent dans le vide et que les miens atteignent leur but. Je mettrai toute ma science pour obtenir ce résultat. Malheur à la mâchoire atteinte la première : j'espère que ce ne sera pas la mienne. Mais il ne faut pas se dissimuler que le « combat de ma vie », comme disent les Anglais, sera le plus terrible de toute ma carrière.

GEORGES CARPENTIER.

En ce qui nous concerne, notre conviction est formelle et nous sommes sûrs que Georges Carpentier réussira la périlleuse aventure.

NATATION

Du Capitaine Webb à Thomas-William Burgess.

Le fait capital en natation, au cours de ces vingt-trois dernières années, à part les exploits si souvent narrés des grands vainqueurs olympiques et recordmen du monde : Daniels, Cecil Healy, Jarvis, Kanamahoku, Norman Ross, Miss Bleitbrey et des professionnels Billington, Paulus, Miss Kellermann, est sans contestation possible la traversée de la Manche, réussie par Burgess, le 5 et 6 septembre 1911. Un seul, avant lui, avait obtenu le même succès ; c'était le capitaine Webb, les 24 et 25 août 1875, mort depuis en essayant de traverser le Niagara. Burgess, qui en était à sa dix-septième tentative, va nous conter ses impressions :

LA TRAVERSEE DE LA MANCHE

Ce fut pendant la première moitié du parcours que j'eus le plus à souffrir du mauvais temps. De la troisième à la cinquième heure ce fut terrible. J'étais presque étourdi par les vagues et j'avais le mal de mer. Pendant les douze premières heures, je faillis plusieurs fois abandonner. Je me contentai, alors que j'avais le plus mal au cœur, de nager sur le dos en attendant d'aller mieux.

A plusieurs reprises, je fus troublé par de redoutables hallucinations et je m'endormis même dans l'eau. Mais quand j'étais vraiment trop étourdi, mes suiveurs, sur ma demande, entamaient des chants de toute la force de leur voix. Je mangeais du poulet et du chocolat, arrosés de thé.

Les derniers cinq milles, « les milles du nageur », comme on les appelle, exigèrent sept heures trente d'efforts, mais jamais je ne me sentis mieux et nulle idée d'abandon ne me traversa l'esprit.

Pendant les vingt-trois heures de la traversée, je livrai le plus terrible combat de ma vie, mais, dès la seconde moitié, j'eus le pressentiment que je mènerai ma tâche à bien. La première chose que je fis, en sentant le sol sous mes pas à Gris-Nez, fut de lancer un grand cri de joie. Je pouvais à peine me tenir debout après avoir été ballotté aussi odieusement pendant tant d'heures. Mais je retrouvai vite mes moyens et marchai sur la plage. Le soir, j'allais faire une longue promenade avant de me coucher, car j'étais aussi frais que possible et n'avais pas besoin de sommeil.

THOMAS-WILLIAM BURGESS.

C'est à 11 h. 15 du matin, le 5 septembre 1911, que Burgess prit le départ de South Foreland. A minuit, il se trouvait à mi-chemin dans la Manche et atterrissait à 9 h. 50 du matin, le 6 septembre, au petit village de Châtelet.

TENNIS

Grâce à M^lle^ Lenglen, la France connaît le triomphe.

Les championnats de France de tennis sont parmi les plus anciens du sport national. Ils remontent à 1891. Le premier revint en simple à Briggs, en double à B. Desjoyau et Legrand. C'est en 1897 que le championnat simple dames fut créé. Il fut gagné par M^lle^ Masson, en 1897, 1898, 1899 et 1903. Le double mixte remonte à 1902, où triomphèrent M^lle^ Prévost et Forbes, et le double dames, à 1907, pour être remporté par M^lle^ Masson et M^lle^ de Pfeffel. Parmi les joueurs connus de cette période reculée, rappelons le nom de A. Vacherot, champion en 1894, 1895, 1896, 1901, et d'Aymé, champion en 1897, 1898, 1899 et 1900. Puis, c'est la rivalité Germot-Max Decugis. Celui-ci est le grand joueur, depuis plus de vingt ans sur la brèche.

André Gobert, W. Laurentz complètent ce trio remarquable. En 1920, Laurentz devient champion du monde, couronnant ainsi une magnifique carrière.

LES TROIS ÉMOTIONS DE LAURENTZ

Il y a eu trois faits importants dans ma carrière de joueur de tennis. Le premier m'occasionna une grande joie, ce fut lorsqu'en 1911 (j'avais 16 ans), j'eus l'honneur, moi qui n'étais encore qu'un comingman sans grande prétention, de battre, dans la finale du Championnat du Tennis-Club de Paris, le grand champion Anthony Wilding. Je me rappelle que jamais je ne voulus croire au cours de ce match, qui dura plus de deux heures, que je pouvais avoir une petite chance de gagner ; ce n'est vraiment que lorsque la dernière balle fut terminée à mon avantage, que je me rendis compte que c'était fini, que j'avais réussi à battre le champion du monde et que, par cette victoire, j'étais classé dans les tous premiers joueurs.

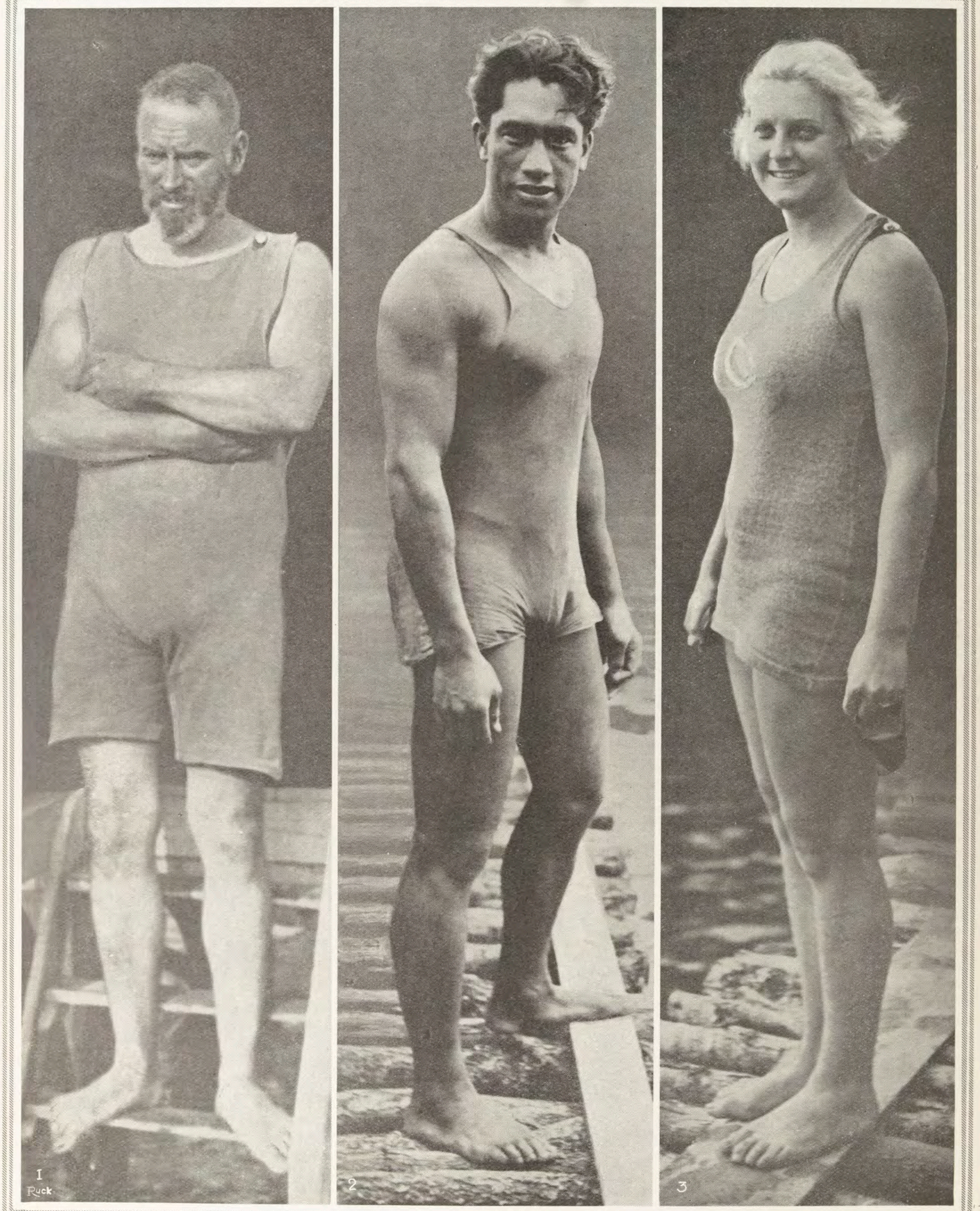
Malheureusement, les jours se suivent et ne se ressemblent pas ; moins d'un an après, arriva l'accident qui me coûta la vue de l'œil gauche. Je jouais la finale du Championnat de France courts-couverts contre Gobert ; il servait, lorsque voulant prendre la balle en revers, elle toucha le bois de ma raquette et me frappa l'œil avec une telle violence, que je fis quelques pas en arrière et tombai inanimé. Je me souviendrai toujours de ce jour néfaste pour moi, car sur le moment, je crus bien avoir perdu la vue des deux yeux et j'étais dans un état de nerfs épouvantable.

Que de désillusions et de tristesses, lorsque je me remis à jouer ! Et j'en arrive au troisième événement qui fut ma récompense, de ne pas avoir lâché et de m'être cramponné à l'espoir de redevenir un bon joueur : je veux parler du Championnat du Monde sur terre battue, que j'ai gagné cette année à Saint-Cloud.

Voici, en résumé, les trois faits saillants de ma carrière de tennis. S'ils sont intéressants pour moi, je comprends très bien, qu'ils laissent les lecteurs indifférents, aussi je m'excuse auprès d'eux d'en avoir parlé si longuement.

W.-H. LAURENTZ.

Quant à André Gobert, c'est sur lui qu'écrivait ces lignes le regretté Australien Wilding.



LES PLUS FAMEUX NAGEURS

1. Burgess, qui traversa la Manche, le 5 septembre 1911. — 2. Kanamaboku, recordman du monde de natation vitesse. — 3. Miss Bleibtrey, Américaine, laureate de la dernière Olympiade.

GOBERT JUGE PAR WILDING

Gobert est certainement le champion dont je me suis toujours méfié le plus. Pourquoi ? Parce que je le considère comme un joueur absolument complet, très athlète, excellent tacticien, connaissant à merveille toutes les ressources du jeu et témoignant toujours d'une spontanéité et d'une science de jugement bien rarement en défaut. Ses services sont remarquables par leur autorité et par la situation difficile dans laquelle ils mettent presque toujours l'adversaire. A.-F. WILDING.

En ce qui concerne les joueuses, nous avons eu comme célébrités : Mlle Masson, Mlle K. Gillou, Mlle Broquedis et surtout Mlle Suzanne Lenglen, véritable prodige de ce sport. C'est elle, qui, au cours de cette année, s'attribua trois titres de champion de France, trois titres de champion du monde et deux titres de champion olympique, record !

UNE DÉFAITE DE Mlle LENGLEN

Dans la crainte de lasser vos lecteurs en leur parlant sans cesse de mes victoires, permettez-moi, cette fois, de leur conter simplement ma défaite avec Mlle d'Ayen dans le double dames, de l'Olympiade d'Anvers. Ma partenaire joua avec un grand courage, beaucoup d'à-propos, mais dut subir les attaques continuelles de l'équipe anglaise qui s'acharna contre elle, me donnant le minimum de balles. Je ne pus, dans ces conditions, aider Mlle d'Ayen que très rarement. La tactique adverse réussit et nous succombions devant Mrs. Mac Nair et Miss Mac Kane, en 3 sets, où nos rivales marquaient 16 jeux contre 15. SUZANNE LENGLEN.

La valeur de Mlle Suzanne Lenglen est telle qu'on a pu songer l'opposer au champion du monde W. Laurentz en un match de simple. Nous espérons que ce projet se réalisera.

ESCRIME

Kirchhoffer n'est plus, mais nous avons Gaudin.

L'année 1900 fut comme une apothéose de l'escrime, mais les trois années précédentes la préparèrent incontestablement. On vit le jeune Kirchhoffer et J. Joseph-Renaud, presque encore potache, gagner sans douleur le premier Tournoi du *Figaro*, où s'illustrèrent, après eux, le maître Spinnewyn, le capitaine Debax, le capitaine Comte de la Falaise et le Dr Aumont.

En 1900, l'étonnant cubain Ramon Fonst, souple comme un félin, et le maître Albert Ayat se classaient premiers du Championnat d'épée, l'un comme amateur, l'autre comme professeur, cependant qu'au fleuret se disputait le Tournoi de l'Exposition, qui restera à jamais mémorable dans les annales des Armes françaises. Ce fut la première grande victoire de Lucien Mérignac sur Kirchhoffer, et ce fut vraiment le début de l'éblouissante carrière de ces deux incomparables champions dont les deux noms, imposèrent partout, en France et à l'Etranger, la gloire de notre Ecole ! Avec eux, n'oublions pas les Prévost, les Rouleau, les Mimiague, les Ramus, les Rossignol, les Filippi et, plus près encore, Beneton et Gauthier, qui, marchant à leur suite, et suivant la trace de Vigeant, de Jean-Louis de Rue et du grand Louis Mérignac, forment une pléiade de tireurs telle que jamais l'histoire de l'escrime n'en pourra réunir de semblable !

Cette année-là vit encore la fondation de l'Académie d'Epée, les rencontres Mérignac-San Malato, le duel San Malato-Damotte, l'arrivée de Pini et de ses élèves, fait considérable, qui nous donna une série de très beaux matches, parmi lesquels les assauts de l'illustrissime maître italien contre Desmedt et Mérignac, celui de Laurent contre Kirchhoffer et le duel interminable Laberdesque-Max Regis.

Entre temps, Marcel Boulenger, dont le dandysme avait un panache, fondait le Coup de bouton.

En 1902, l'épée prenant un essor chaque jour plus considérable, on voit apparaître la pointe d'arrêt, et c'est la consécration de l'escrime pratique due au bon sens d'Ambroise Baudry. J. Joseph-Renaud s'impose définitivement comme notre plus grand champion amateur. Il prend la place de Louis Perrée et de Sulzbacher. Gaston Alibert, seul, l'éclipsera un peu, plus tard, jusqu'au jour où Lucien Gaudin, qui possède, on peut le dire, le génie de l'Escrime, dominera incontestablement toute notre actuelle génération, à l'épée comme au fleuret, depuis le Championnat de 1905 qu'il remportera à dix-huit ans jusqu'à nos jours. Mais revenons à 1902. Georges Breittmayer organisait à Londres un Tournoi franco-italien, opposant L. Mérignac, Kirchhoffer, Mimiague, Bergès à Pini, Galante, Colombetti et Tagliapetra. Le grand match Pini-Kirchhoffer en fut, en somme, la conséquence. Pini le gagna, mais Kirchhoffer se réhabilita en battant, peu après, le champion belge Desmedt. C'est à la fin de cette année qu'eurent lieu les duels retentissants de Kirchhoffer et Mérignac contre Pessina et Vega. Nos champions vengèrent ainsi superbement les insultes des maîtres italiens !

Après 1900 et 1902 qui furent les années culminantes de l'histoire de l'Escrime française moderne, la création de la Fédération Nationale, par M. Bruneau de Laborie, celle, plus récente, de la Fédération Parisienne, par Armand Massard, en 1911, et l'importance toujours croissante des Grandes Semaines d'épée parvinrent à sauver l'Escrime de la concurrence des sports athlétiques et à la soutenir, malgré les vides énormes que la guerre à creusés dans ses rangs...

La liste de nos champions serait trop longue à énumérer ! Si le fleuret voyait naître très peu de nouveaux grands tireurs, Chevillard demeurant toujours l'amateur le plus étonnant de ces vingt-trois dernières années, par contre l'épée nous donnait une admirable pépinière de magnifiques athlètes, depuis le Comte de la Falaise et Hugnet, champion de 1903, jusqu'à Gauthier et Dubourdieu en 1920, en passant par H.-G. Berger, Fonst, Gaudin, Charles, Edom, Bernard Gravier, Lippmann, Collignon, Massard, Trombert, Alibert, Carrère, de Eynde, Ducret, Amson, sans oublier Buchard, premier champion d'Europe, et les maîtres de l'épée moderne : Ambroise et Louis Baudry, les Ayat, Baudat, Bouché, Henri Laurent. N'oublions pas enfin les grandes fêtes des Armes françaises, qui eurent pour théâtre soit le Nouveau-Cirque, soit le Continental : l'assaut en l'honneur de Pini — l'assaut de l'Armée — l'assaut de la Liberté — l'assaut de Victoire — qui furent, entre tant d'autres, les plus brillants.

Actuellement, l'escrime marque le pas. Malgré l'admirable tenue de nos épéistes à Anvers, où Massard recevait la couronne olympique, suivi de Lippmann et de Buchard, il est certain que les étrangers, s'inspirant de notre méthode et instruits par leurs propres défaites, nous disputent maintenant la maîtrise des armes. Italiens, Belges, Suisses et Portugais sont maintenant pour nous de redoutables adversaires avec lesquels il faut désormais compter.

C'est donc, plus que jamais, le moment de se serrer les coudes. Notre Fédération Nationale aurait besoin de dévouements effectifs et un peu plus agissants... On bavarde beaucoup dans notre monde et on agit bien peu. Les efforts de quelques fanatiques ne sont pas soutenus, ni encouragés comme ils devraient l'être. Des rivalités inexplicables, des antipathies irréductibles, des questions stupides de boutique et de petites chapelles découragent les meilleures volontés. Les Mécènes, fatigués, se font rares et, l'ingratitude ou l'indifférence étant la monnaie courante dont on les paye, ils se désintéressent complètement d'un sport qui, plus que jamais, aurait pourtant besoin d'être repris enmain !

De quoi demain sera-t-il fait ? Je l'ignore ! Pour ma part, comme tant d'autres, j'attends l'Animateur qui, secouant

LE R. C. F. EN 1899

En haut : L'équipe de rugby du Racing-Club de France en 1899.
De g. à dr., debout : Jobert, Ertzbischoff, Muret, Sarrade, Lefèvre-Hubert, Goudard, Aïkoff, Pharamond, Lefèvre, Cellas, Bernstein, Gondouin. Assis : Lesage, Chastanié, Frantz Reichel (capitaine), Tauzin, Rutherford.

STADE R. C. F. EN 1920

En bas : Le 38e match Stade Français-Racing-Club de France, disputé le 14 novembre 1920 et gagné par le R. C. F. par 29 points à 3.

notre torpeur, nous réveillera de nos cendres, le Messie promis, qui, tout cousu d'or (car la pauvreté nous mine), montera sur Lacroix pour parachever son œuvre et, suivant les idées d'union et de bonne camaraderie de notre infatigable Secrétaire général, leur permettra d'éclore enfin, en arrosant comme il convient la Terre Promise de l'Escrime où pousse actuellement le mauvais grain de l'indifférence universelle.

JOÉ BRIDGE.

Nous avons demandé à quelques personnalités de l'Escrime de nous répondre aux deux questions suivantes :

1° Quel est le fait le plus important de l'histoire de l'Escrime depuis 1897 ?

2° Où en est l'Escrime et quel est son avenir ? Voici leurs réponses :

NEDO NADI, champion italien : 1° Quant au fait le plus saillant de l'histoire de l'escrime pendant les dernières années, mon jugement serait peut-être un peu trop personnel et me ramènerait probablement aux Jeux olympiques d'Anvers. — 2° L'escrime, en 1920, n'est pas morte du tout. A mon avis, il existe maintenant un certain nombre d'escrimeurs, non seulement aussi forts, mais plus complets que les grands escrimeurs de jadis. Malheureusement l'escrime n'est plus aussi populaire. J'estime qu'elle a non seulement un passé, mais un grand avenir, si on tâche de la faire comprendre et apprécier. Il nous faut pour cela de la réclame et de grandes rencontres ou matches.

M. HÉBRARD DE VILLENEUVE : 1° C'est la vulgarisation de l'Escrime due, en grande partie, à la vogue de l'épée. — 2° Des élèves assidus prenant la leçon avec de bons maîtres, tout l'avenir de l'Escrime est là !

M. RENÉ LACROIX, Secrétaire de la Fédération Nationale : 1° C'est la fondation de la Fédération Nationale d'Escrime dont l'action bienfaisante a sauvé les Armes. — 2° Le salut, pour les salles d'armes est dans une vie sportive, active et commune. Celles qui ne verront dans l'escrime qu'un *art* sont condammées.

M. CAMILLE PRÉVOST, Président de l'Académie d'Armes : 1° Les tournois de 1900 — le tournoi de professeurs de 1905. La fondation de la Fédération Nationale et la Fédération Internationale. — 2° Si on ne se met pas au travail, le fleuret à la main, l'avenir de l'escrime est compromis.

LUCIEN MÉRIGNAC : 1° C'est l'assaut de Louis Mérignac contre Pini qui nous prouva que l'escrime est encore plus un art qu'un sport, puisque Louis Mérignac y fit triompher l'escrime française, à une époque de sa vie où les moyens physiques étaient loin d'être ce qu'ils avaient été dans sa jeunesse et ce sur un homme jeune et au mieux de sa forme, qui venait de battre toutes les étoiles de l'époque. — 2° D'après ce que j'ai pu voir depuis mon retour, l'escrime serait plutôt en déclin, mais la guerre en est cause. L'avenir de notre sport dépend de ses dirigeants et de ses professeurs, qu'ils sachent le faire aimer, sinon ce sera sa disparition.

M. CHEVILLARD : 1° Le championnat du monde de fleuret de 1900. — 2° Les salles d'armes ne seront fréquentées désormais, le duel étant à peu près disparu, que par les purs amateurs d'escrime, disposant du temps et de la patience nécessaires pour devenir de véritables escrimeurs.

LOUIS BAUDRY, Directeur de l'Ecole d'Escrime Pratique : 1° L'emploi de la pointe d'arrêt dans les championnats et les assauts qui, donnant un résultat visible aux profanes, avec chaque touche, a fait grossir les rangs des escrimeurs dans de notables proportions. — 2° Par l'emploi judicieux de tous les muscles, l'escrime moderne, pratiquée des deux mains, doit être la plus agréable des cultures physiques et devenir *le plus complet des sports athlétiques*. Comprise ainsi, l'escrime a son avenir assuré !

GEORGES BREITTMAYER : 1° La création des Armes de France et de la Société Militaire d'Escrime Pratique en 1902, les matches franco-italiens de 1902, le tournoi de fleuret organisé à la même époque par le Cercle de l'Escrime et des Arts. — 2° On a commis une grosse faute en liquidant la Société d'Encouragement et les Armes de France. Il faut se retourner à nouveau vers l'initiative privée, organiser des matches sensationnels et tâcher de trouver les Mécènes qui remplaceront les largesses toujours promises et jamais réalisées par le Gouvernement. Il faut s'occuper des maîtres civils et tendre la main à la Province, qui travaille et sait s'organiser. Enfin, reconnaissons que Joinville est, pour le moment, une merveilleuse pépinière d'escrimeurs.

EMILE ANDRÉ : 1° L'extension de l'Escrime à l'épée. — 2° Il faut, pour assurer l'avenir de l'escrime, des centres de réunions confortables et spacieux, organisés pour les escrimeurs et par les escrimeurs.

R. BAUDAT, champion d'Europe d'épée : 1° L'apparition de l'escrime de combat et l'abolition des conventions qui ont si longtemps contrarié l'essor de l'escrime. — 2° Il faut *faire des prévots* qui, eux, feront des élèves. Il faut redonner à l'escrime la popularité qui fit, si longtemps, sa fortune.

Enfin, deux grands champions, Lucien Gaudin, hors classe, fleuret et épée, qu'on a surnommé à juste titre, le « Carpentier des Armes françaises », et Armand Massard, champion des récents Jeux Olympiques d'Anvers, ont bien voulu nous donner leurs l'impressions.

Je crois que pour moi, comme pour tous les autres sportsmen, les impressions les plus fortes sont celles que l'on éprouve étant très jeune. Le Championnat du Monde épée que j'ai gagné en 1905, alors que j'avais dix-huit ans, est le succès qui m'a laissé l'impression la plus vivace et la plus agréable.

Ce Tournoi réunissait une centaine de tireurs de toutes nationalités. Après plusieurs jours d'éliminatoires et de demi-finales, il restait 12 tireurs qui formèrent la finale. Cette finale se tirait en une touche et était recommencée trois fois. Les étrangers les plus dangereux étaient mes vieux camarades Rom et de Borsgrave, Belges tous deux. Le premier jour, Rom menait avec deux touches ; j'étais deuxième avec trois. Le deuxième jour, Rom reçut encore deux touches et moi aussi. Je commençais donc le troisième et dernier tour avec une touche de retard. J'eus le bonheur de faire mes 11 assauts sans touche et Rom en reçut deux. Je gagnais donc de justesse avec cinq touches sur 33 assauts. Depuis j'ai rencontré à peu près tous les maîtres et amateurs français et étrangers, et mes divers succès ne m'ont jamais laissé la même impression.

Mon impression la plus pénible fut celle que j'éprouvais tout récemment aux Olympiades d'Anvers. J'étais fin prêt et j'espérais bien mener à la victoire les équipes françaises d'épée et de fleuret que j'avais l'honneur de commander ! Hélas, le premier jour de lutte je fus blessé très sérieusement au pied par un tireur américain charmant, mais un peu trop boxeur pour mon goût ; la mort dans l'âme je dus abandonner toutes les épreuves et les Italiens nous ravirent la victoire de bien peu. Il est bien entendu que nous ne resterons pas sur cet échec immérité, mais j'éviterai soigneusement de tirer en tournoi avec un tireur américain. Carpentier fera infiniment mieux que moi ! LUCIEN GAUDIN.

Outre que tous les gens de sport ont une prédilection marquée pour la *Vie au Grand Air*, ce serait singulièrement se diminuer que de reconnaître, par le silence, que l'on est «un-monsieur-incapable-d'avoir-éprouvé-une-impression-capitale ».

J'aurais pu vous répondre, qu'ayant été assez bien servi par la chance, au cours de ma carrière sportive, j'étais comme les tireurs heureux : je n'avais pas d'histoire à vous raconter.

J'ai préféré prendre ma tête à deux mains : moyen qui devrait être infaillible pour faire jaillir l'impression capitale.

Naturellement — surtout quand la mémoire est paresseuse, — le souvenir le plus vivace est le plus récent en date.

Cela se passait aux Jeux olympiques de 1920.

Nous étions « séquestrés », mes camarades et moi, dans un château — préalablement dépourvu de tout confort moderne par les Boches — situé à plusieurs kilomètres d'Anvers.

Nous venions de passer quatre ou cinq nuits, sans sommeil, à soutenir des matches épiques (et sans pointes d'arrêt) contre des moustiques innombrables, allongés sur des paillasses indéfinissables.

A bout de nerfs, et à force de patientes recherches, nous finîmes, mon ami Alexandre Lippmann et moi, par découvrir deux lits, deux vrais lits que recélait une auberge proprette intitulée symboliquement : « Crémerie olympique ». Ce fut là une sensation inoubliable.

Après nous avoir abrités deux nuits, la crémerie justifiait bien son enseigne, puisque Lippmann et moi avions conquis les deux premières places du championnat olympique d'épée...

... Mais, au fait, est-ce bien là une impression capitale ? Et ne serait-il pas plus exact de relater l'émotion ressentie le jour où le roi des Belges me remit dans le Stade le prix olympique, en ajoutant, avec une chaleureuse et si simple cordialité, des paroles pleines d'affectueuse émotion pour notre chère patrie ?...

ARMAND MASSARD.

LE " GOAL KEEPER " VIRTUOSE

Chayriguès, le plus remarquable gardien de but au football-association que nous ayons possédé. La maladie l'a éloigné des champs de sport.

GOLF

Un Sport qui ne demande qu'à progresser.

Le golf était déjà entré dans les mœurs françaises, lorsque la *Vie au Grand Air* fut créée, mais il ne s'adressait qu'à une minorité, composée surtout d'Anglais désirant continuer à pratiquer leur sport favori au cours de leurs séjours dans les stations estivales ou hivernales. Le golf est en effet l'un des sports les plus en honneur en Grande-Bretagne qui compte près de 2.000 clubs où défilent chaque année environ 800.000 golfers. Aux Etats-Unis, il y a plus de 2.000 sociétés. La France est plus modeste, mais cela tient surtout à l'ignorance dans laquelle est tenue le public. Il n'existe pas en effet d'exercice plus attrayant, plus sain, alliant à un plus haut point les exigences du sport et de la santé. Malheureusement, nous ne possédons pas de links populaires, nous ne vulgarisons pas et nous avons le tort de réserver le golf à une élite mondaine.

Il est pourtant certain que si nous répandions le goût de ce sport, nous obtiendrions des résultats remarquables. Parmi les professionnels, nous comptons des champions du monde ; Armand Massy, Jean Gassiat, Louis Tellier, Maurice Daugé, Yves Botcazou, le manchot, etc. sont parmi les plus redoutables joueurs connus. Du côté des amateurs, nous possédons également de véritables virtuoses, mais nous nous contenterons de citer la merveilleuse joueuse, M^lle^ H. de Bellet.

LE PLUS GRAND SUCCÈS DE MASSY

C'était en 1907. J'étais venu disputer l' « Open Championship », sur le parcours d'Hoylake, près de Liverpool. J'étais plein de confiance à l'arrivée, mais il y avait parmi les 200 concurrents les plus redoutables champions et ma confiance s'en trouva quelque peu ébranlée ! Je me remis vite. Le 18 juin, lors des deux tours éliminatoires, je prenais la tête avec 5 points d'avance sur le second : j'avais 147 (73 + 74) contre 152 (71 + 81) à Herd. Le 20, nous restions 67 en présence pour l'épreuve décisive disputée sur deux journées. Le premier jour, j'étais encore premier avec 157 (76 + 81), mais le second, J.-H. Taylor, n'était pas loin, ayant totalisé 158 (79 + 79). La chance allait-elle soudain m'abandonner ? C'est là qu'il fallait recourir à mon sang-froid. Je n'y manquai point et le lendemain je faisais 155 (78 + 77) prenant encore un point à Taylor. J'avais à mon actif 312 coups pour les 4 parcours, contre 314 à J.-H. Taylor et 317 à Vardon 3^e^, Huit jours après, j'avais la joie de confirmer ma victoire en gagnant à La Boulie, le Grand Championnat de France Omnium, avec 298 coups pour les 4 parcours, devant Jean Gassiat. Le premier Anglais, Braid, était 3^e^ avec 301. ARMAND MASSY.

Cet exemple et celui de nombreux champions français ne doivent-ils pas encourager nos clubs de golf à créer et à révéler des joueurs ? N'est-ce pas la preuve convaincante que ce sport convient de façon parfaite à notre tempérament ? En ce cas, faites connaître le golf, et ceux qui le connaîtront l'aimeront.

TIR

Du Tir de Satory (1900) à la guerre.

L'année 1900 a, il est vrai, laissé un souvenir vivace parce qu'elle fut l'une des plus belles que le tir ait connues... J'entends le tir, ancienne formule, sur cibles fixes.

En l'honneur de l'Exposition, un stand modèle avait été installé sur le plateau de Satory. Les travaux nécessaires pour l'aménagement et l'amélioration du champ de tir militaire avaient compté à eux seuls plus de 100.000 francs.

La cheville ouvrière de cette organisation fut F. Grasset qui depuis lors s'est conquis une grande et légitime notoriété dans le monde du tir comme technicien et propagateur des armes à très grandes vitesses initiales.

Mais à cette époque on n'en était pas là. Le vieux fusil 86 était à demi rajeuni, grâce à l'adoption de la balle Desaleux dite D., et avec ses 680 mètres de vitesse il tenait tête aux vieilles carabines de précision d'autant plus aisément qu'à la plupart des cibles on pouvait le tirer à genou contre la carabine debout, de telle sorte qu'on n'aperçut pas nettement combien il était déjà inférieur au Rubin-Schmidt des Suisses et au Krag des Norvégiens.

Un match international au revolver et au fusil (armes libres dans l'un et l'autre cas) mit aux prises la France, la Suisse, la Hollande, la Norvège, la Belgique, le Danemark et l'Italie, mais cette dernière se retira en signe de deuil, le roi d'Italie ayant été assassiné.

Le classement au revolver *libre* à 50 mètres donna la victoire à l'équipe suisse avec le premier du classement individuel, Roederer, champion du monde. La France était seconde et son premier équipier Paroche était également second individuellement. Il faut dire que le 44 Smith et Wesson des Français, parfait jusqu'à 25 mètres, était à 50 mètres trop inférieur au Rubin-Schmidt des Suisses.

Il en fut d'ailleurs de même au fusil à 300 mètres, où la Suisse prit encore la première place avec Kellemberger, champion du monde, totalisant 930 points, le second étant Nielsen, un Danois (classement individuel), avec 921, tandis que la place de seconde par équipe revenait à la Norvège. La France n'était que troisième.

L'infériorité de notre armement s'était aggravée, de ce fait, que Suisses et Norvégiens avaient tiré par temps calme (le samedi) et nous dans le vent (le dimanche). Bien que le stand fût abrité, il n'était pas totalement clos, et cela à 300 mètres, nous handicapa car nous ne savions pas tirer dans le vent alors, ni maintenant non plus, d'ailleurs... hélas !

Parmi les équipiers danois figurait un tireur très brillant du nom de Madsen. Nous avons retrouvé son nom pendant la Grande Guerre sur les fusils-mitrailleurs fournis aux Bulgares par les Allemands et sur des fusils allemands eux- mêmes !!!

Il est vrai que le champion de France au revolver était le capitaine Chauchat, l'un des inventeurs (avec l'auteur de ces lignes) du fusil-mitrailleur français qui arriva si à point pour contribuer à la défense de Verdun en 1916.

L'habileté au tir et la science technique des armes sont deux sœurs germaines comme on voit.

Les championnats de France disputés à cette occasion revinrent pour le fusil au capitaine Moreaux qui, naguère encore, organisait la fête de tir de Rennes (juillet 1920), et pour le revolver au capitaine Chauchat.

Les prix d'honneur en séries illimitées furent gagnés à 200 mètres aux armes nationales par Myin, d'Anvers, aux armes libres par Madsen, de Copenhague, et par Van Asbrock, de Bruxelles. A 300 mètres, armes libres, ce fut l'adjudant Paroche, de Reims, qui l'emporta ; au revolver libre, enfin, le prix d'honneur fut obtenu par Axtell, de Springfield U. S. A., battant avec 56/60 Dutfoy, de Marseille, qui avait, lui aussi, 56, mais un moins bon barrage. En miniature-rifles, le prix d'honneur revenait presque sans lutte, tant sa supériorité dans ce genre de tir était écrasante, à Ch. Grosset, de Caen, avec 3 maxima consécutifs.

Enfin le tournoi de pistolet de combat au commandement était remporté par le baron de Schoonen, de Paris, devant de Castelbajac, champion du monde l'an dernier.

Le 10 du carton de fusil à 200 mètres avait déjà été réduit à 8 centimètres et celui du revolver à 50 mètres à 5 centimètres, ce qui était trop petit pour l'époque ; aussi, les séries étaient-elles de trois balles seulement, ce qui était trop court.

Un dernier trait peindra sur le vif l'esprit routinier de la plupart des tireurs français (surtout des militaires) : certains concurrents se servirent encore de fusils gras ou kropatschek, d'autres du revolver 74 ! ! ! et presque tous tenaient le fusil 1886 pour si parfait, qu'ils utilisaient encore la vieille cartouche à balle M sans recourir à la nouvelle munition à balle D.

Cet amour des traditions nous a coûté cher en 1914 ! ! !

Il faut coûte que coûte cesser de nous admirer, il faut cesser de croire à la science officielle, il ne faut plus hésiter à jeter les vieilleries à la ferraille si nous voulons que vive la France.

BULL'S EYE.

FOOTBALL-RUGBY

Jadis, indifférence. -- Aujourd'hui, enthousiasme.

Aux jardins du Luxembourg, de temps à autre, s'égrènent des parcelles de sport. D'un côté, la musique militaire, les étudiants et les amies que verse par les grilles le doux Boul' Mich. Au centre, dans la vallée, le bassin : yachting enfantin. De l'autre côté, un coin de sport : vieux joueurs de croquet et fervents quadragénaires du jeu de paume, jeunes apprentis du tennis. Savez-vous que c'est là, dans la grande allée et sur le terrain de jeu que coupe la voie de bitume, que nos ancêtres en rubgy prirent leurs premiers ébats. Ceux qui connurent ces temps ne voient pas sans mélancolie ce coin de terre dure, où s'effritèrent leurs premières culottes. De ce berceau, jalousement surveillé par les gardes en uniforme, le ballon ovale voulut, avec ses jeunes maîtres, gagner le cœur de la ville. Après le Luxembourg, le Champ de Mars connut les parties de rugby ; il fut le théâtre de matches internationaux, il vit une victoire française. Mais, Paris, en son cœur que mangeait déjà le travail, ne voulut plus des grands enfants qui jouaient à la balle. Bagatelle leur fut accueillant.

Venus en chantant, les poteaux de but sur l'épaule, un peu risibles, critiqués, mais convaincus, ils plantaient l'idée avec ténacité ; ils jouaient. Le cadre devint trop étroit, ils émigrèrent : Levallois, Bécon-les-Bruyères devinrent les lieux habituels de jeu ; nos frères aînés portaient les couleurs glorieuses encore du Racing-Club de France et du Stade Français ; et celles disparues depuis, du rouge Cosmo (où joua Lane), de l'Olympique (qui fut champion de Paris), de l'Inter Nos. Glorieuse époque des parties de bourre.

Au centre du bitume craquelé de Bécon, vinrent les gars de Swansea, un peu noirs dans leurs maillots blancs — et Paris, (quelques centaines de personnes) assista étonné au vol calculé du ballon ovale dans les mains des Gallois prestigieux ; jolis essais atteignant leur but.

A quoi sert ce terrain ? On y joue au football : qu'il disparaisse ! Voilà les pelouses livrées aux usines. Les bâtisses immenses couvrent de leurs pierres le lieu où nos courageux prédécesseurs donnèrent naissance à nos joies.

La piste du vélodrome municipal encadra, elle aussi, les exploits de nos aînés. En 1900, au fond de sa cuvette tournoyèrent quinze espoirs allemands, vaincus par nos nationaux ; et j'ai souvenance d'y avoir vu évoluer le Sporting-Club contre le Stade Olympique des Etudiants de Toulouse.

La province est gagnée par cet amour, le Stade Bordelais devient champion de France et se maintient à sa gloire pendant des années. A Paris, après les efforts de Reichel, de Maud, joueurs aux bas blancs, le Sporting devient un dur concurrent pour les vieux rivaux, le Stade et le Racing.

Les matches entre nations se créent. Un à un, chacun des quatre pays du Royaume-Uni entre dans la danse et nous inflige défaite sur défaite. De temps à autre notre équipe nationale remporte un demi-succès. En 1910, à Paris, au Parc des Princes, nous tenons en échec l'Angleterre et l'Irlande. A Colombes, en 1911, nous battons l'Ecosse, sous le commandement de Communeau, jour de gloire de Failliot.

Depuis, nous allons par des alternatives plus ou moins heureuses à la victoire, nette, indiscutable, acquise en territoire ennemi ; nous battons à Dublin l'équipe d'Irlande.

Avant le Stade Bordelais. — C'est à Paris qu'est né le rugby ; c'est le Stade et le Racing qui l'ont élevé à sa première dignité. Après une période rudimentaire, où les avants géants faisaient en plein air de la lutte libre, l'esprit s'ouvrit peu à peu. L'un inaugura le coup de pied en touche, l'autre la passe, le changement de côté dans l'attaque ; Gondoin et Binoche forment la première vraie paire de demis : ils combinent, interchangeables. Les centres jouent un jeu précaire, les ailiers sont rapides, redoutables : Goudard se heurte tous les dimanches à Santos Cagninacci, et le jeudi, ils se retrouvent face à face dans leurs équipes scolaires : Janson de Sailly, Albert-le-Grand, Louis-le-Grand ont de belles équipes.

Le Stade Bordelais. — Le Stade Bordelais, féru de rugby, travaille avec assiduité. Il met au point le jeu d'avants, et présente devant les champions de Paris, ses anciens maîtres, une équipe redoutable qui va maintes fois être champion de France. Le Stade Bordelais joue un jeu d'avants, un jeu serré, classique, dur. Il met la mêlée, la touche, le dribbling à la base de toute offensive : c'est la gloire de Blanchard, Laffitte et de la fameuse triplette Dufourcq, Giaccardy, Branlat. Bordeaux promène sur tous les terrains de France son maillot victorieux. Le Stade Français interrompt la série de ses victoires bordelaises, en y gagnant le championnat de France à Colombes en 1908.

L'Aviron Bayonnais. — Mais voici que le Midi bouge et bouge. Toulouse est champion de France, et puis, petit à petit, monte vers la lumière l'Aviron Bayonnais. Les Bayonnais apportent une vitalité toute nouvelle à notre jeu : une bonne ligne d'avants, certes, pour fournir une bonne mêlée, mais, en dehors d'elle, quinze joueurs jouant aussi habilement les uns que les autres le hand-ball. De la deuxième à la première série, leur ascension est rapide. Ils font au Parc une exhibition merveilleuse et, en 1913, gagnent le championnat de France, à Colombes, après une partie mémorable. Devant les yeux étonnés des gens habitués au classicisme, ils se livrent à une débauche de passes à la main, faites en tous lieux, en toutes positions ; leur adresse, leur méthode, leur audace enthousiasment le public : les critiques ouvrent la discussion sur la méthode bayonnaise. On admire Fernand Forgues qui donne à tous sa recette pour gagner les matches. Je résume : marquer plus de points que l'adversaire en utilisant l'adresse, le souffle, l'esprit de discipline de ses coéquipiers.

Période de guerre. — La mobilisation enlève des champs de football beaucoup de vieux joueurs ; les jeunes continuent. Elevés dans l'admiration du hand-ball, n'ayant jamais vu jouer les grandes équipes d'autrefois, aux lignes d'avants savants, ils jouent par instinct d'imitation un jeu beaucoup plus clair, plus ouvert, plus aéré que leurs aînés, imbus malgré eux des batailles vives dans leur jeunesse. Paris devient le centre à nouveau du football. Les célèbres amis de Bordeaux, Boyau et de Beyssac jouent au R. C. F. avec d'autres célébrités. D'autres joueurs du Midi forment à Paris même un club de durée éphémère, le C. G. E., dont l'existence aura eu cependant de l'influence sur l'implantation du jeu à la main à Paris : Lasserre, Condom, Fauthoux, Lamouret en firent de bonnes démonstrations.

LE RECORD DU SAUT EN HAUTEUR

Le capitaine Crousse, sur Conspirateur, avec lequel il s'attribua, en 1906, le record du monde du saut en hauteur, avec 2 mètres 35.

L'état actuel. — Et maintenant, malgré les vides causés par la guerre dans nos rangs, chaque équipe a repris sa vigueur. Des vieilles équipes glorieuses, le Stade Français et le Stade Bordelais ont connu des heures de déclin, mais ils croient en l'avenir heureux que leur donneront les jeunes. Le Racing a une belle équipe, où brillent d'un méridional éclat Crabos et Bordes. L'Olympique garde un jeu attrayant et se taille sur sa butte une renommée grandissante. En province, l'Aviron Bayonnais reconstitue dans le même style un quinze alerte et l'Association Sportive Bayonnaise, rival local, le menace. Tarbes dans sa montagne entraîne, vers le titre de champion de France qu'elle veut garder, une équipe homogène et rude. A Perpignan, les espoirs tendent à reconquérir le titre qu'eurent en 1914 les sang et or ; et Toulouse, qui compte parmi ses défenseurs, Jaurréguy le rapide et Struxiano le matois, voudrait renouveler son succès de 1912. D'autres encore : Dax, Pau, Biarritz, Narbonne et Béziers où grondent Cadenat et Sebedio ; Lyon suit toujours l'étoile de Mauriat, qui fut d'entre nous, le plus souvent international. Le Havre, Nantes, Grenoble, Châlons, toute la France joue au rugby: hourrah !

Mais il nous manque une organisation scolaire et universitaire, je ne cesse de répéter, car c'est un vœu que je forme depuis mon entrée dans le sport : il faut multiplier les clubs comme le P. U. C., le B. E. C., le L. O. U. Le jour où les Lycées et les Ecoles feront du sport sérieusement, auront leurs équipes, seront encouragés dans cette voie par leurs dirigeants, ce jour-là notre pays connaîtra les plus beaux succès sportifs, en rugby surtout. Né dans les Ecoles, le sport connaîtra sa grande gloire par les Ecoles.

JACQUES DEDET.

FOOTBALL-ASSOCIATION

Des quatre Clubs de 1898 aux onze cents Sociétés de 1920.

Voici vingt-cinq ans que le football est acclimaté en France : a-t-il, depuis lors, accompli d'incontestables progrès, ou bien, au contraire, a-t-il piétiné sur place ?

Il est certain que, depuis 1894, année du premier championnat de France qui se disputa entre deux clubs composés exclusivement d'Anglais, le Standard et les White Rovers, la quantité des footballers s'est accrue d'une manière impressionnante. Autour de 1897, il n'y avait encore que quatre grands clubs en France : le Standard, les White Rovers, Le Havre Athletic Club et le Club Français. L'United n'était pas encore dans sa plus belle forme ; le Stade et le Racing donnaient surtout dans le rugby et l'athlétisme, et le Racing Club de Roubaix n'en était encore qu'à ses premiers pas dans une carrière glorieuse. Aujourd'hui, près de onze cents sociétés sont affiliées à la Fédération Française de Football-Association, et une épreuve comme la Coupe de France a groupé cette année plus de deux cents clubs participants.

Les premiers matches internationaux — ou plutôt désignés comme tels, car les équipes de France ne furent pas toujours exclusivement composées de Français — mirent aux prises l'équipe de France avec le *team* anglais de Lupton Park, puis avec le « onze » des Universités de Belgique, en 1900. Lupton battit les nôtres par quatre buts à zéro ; quant aux étudiants belges, ils furent défaits par six buts à deux.

La composition de l'équipe de France était alors la suivante :

Huteom

Allemane Bach

Grandjean Bloch Macaré

Duparc Gaillard Garnier Frayse Canelle

Ces joueurs peuvent être considérés comme les véritables ancêtres du Football en France, leurs prédécesseurs étant d'origine anglaise comme Tunmer et Jordan.

En 1903, le grand match de l'année opposa à nos joueurs la fameuse équipe d'amateurs anglais des Corinthians, qui remportèrent la victoire par huit buts à zéro.

En 1904 eut lieu la première rencontre France-Belgique, à Bruxelles. Ce fut un match nul : trois buts à trois. De l'avis de tous ceux qui assistèrent à cette partie et qui, depuis lors, n'ont pas cessé de s'intéresser au football français, les nôtres pratiquèrent ce jour-là, ainsi d'ailleurs que leurs adversaires, un jeu tel qu'on n'en a pas produit de meilleur depuis lors. Les différents footballeurs, essayant moins de rencontrer l'adversaire que de l'éviter, tentant de fournir un jeu d'équipe très courageux et très désintéressé, rivalisant les uns avec les autres d'ardeur et de volonté de vaincre, enthousiasmèrent les deux ou trois milliers de spectateurs présents au match.

Parmi les joueurs de l'équipe de France, les Verlet, les Canelle, les Billot, les Allemane, les Cyprès, les Royet, firent, pendant plusieurs années, partie des équipes nationales ou de sélection régionale ; d'autres, comme les Mesnier et les Filez, figurent aujourd'hui encore dans les équipes premières, l'un de l'Union Sportive de Tourcoing, l'autre du Cercle Athlétique de Paris. Une sorte de match amusant est même conclu entre ces deux vieux footballeurs, pour savoir lequel des deux abandonnera le premier, d'abord l'équipe première puis l'équipe de vétérans, et, enfin, le champ de jeu. Canelle tient parfois sa place dans une équipe de vétérans. Allemane a plutôt tendance à former de jeunes joueurs et à devenir entraîneur ou manager, ainsi que Cyprès du reste, qui veille aux destinées de l'Olympique. Verlet, avant la guerre, s'occupa activement de l'équipe de football du Stade Rennais.

A cette génération de 1904, une des plus belles du football français, succédèrent les Moignen, François, Sartorius, Sergent, Camard, Eucher, Billot ; puis vinrent des joueurs qui, pour la plupart, ont aujourd'hui dépassé trente ans, comme Barreau, Bon, Bigné, Ducret, Denis, Mathoux, Bâton ; ensuite ce fût le tour de Maes, Gamblin, Chayriguès, Mathieu, Parsis, Eloy, Chandelier, Lesur, Gravelines, Bard, Jourde, E. Devic, Dubly ; et nous en arrivons ici aux jeunes joueurs de l'heure présente, Hugues, Darques, Nicolas, Devaquez, Vanco.

Tel est, brossé à larges traits, le tableau des principales période du football français depuis vingt-cinq ans. Il ne semble guère plausible d'admettre que des progrès extraordinaires aient été accomplis, ni qu'une nouvelle méthode de jeu, infiniment supérieure à l'ancienne, ait été adoptée par les jeunes générations. En effet, des représentants du Football d'il y a presque vingt ans passent encore souvent pour les meilleurs joueurs de leur équipe. Et dans le « onze » national de cette année, plusieurs footballeurs peuvent être considérés comme appartenant à l'ancienne école.

Est-ce à dire que les progrès réalisés ont été nuls, ou plutôt que ces progrès se sont étendus en surface, et pas du tout en profondeur ? Non : on peut, en toute certitude, affirmer que les équipes d'aujourd'hui jouent mieux que celles d'autrefois, ou, plus précisément, d'une manière plus effective.

Autrefois, on pratiquait le jeu académique, élégant, doux, sans brutalité et même sans charges. La recherche de la combinaison, lente mais sûre, était la suprême coquetterie.

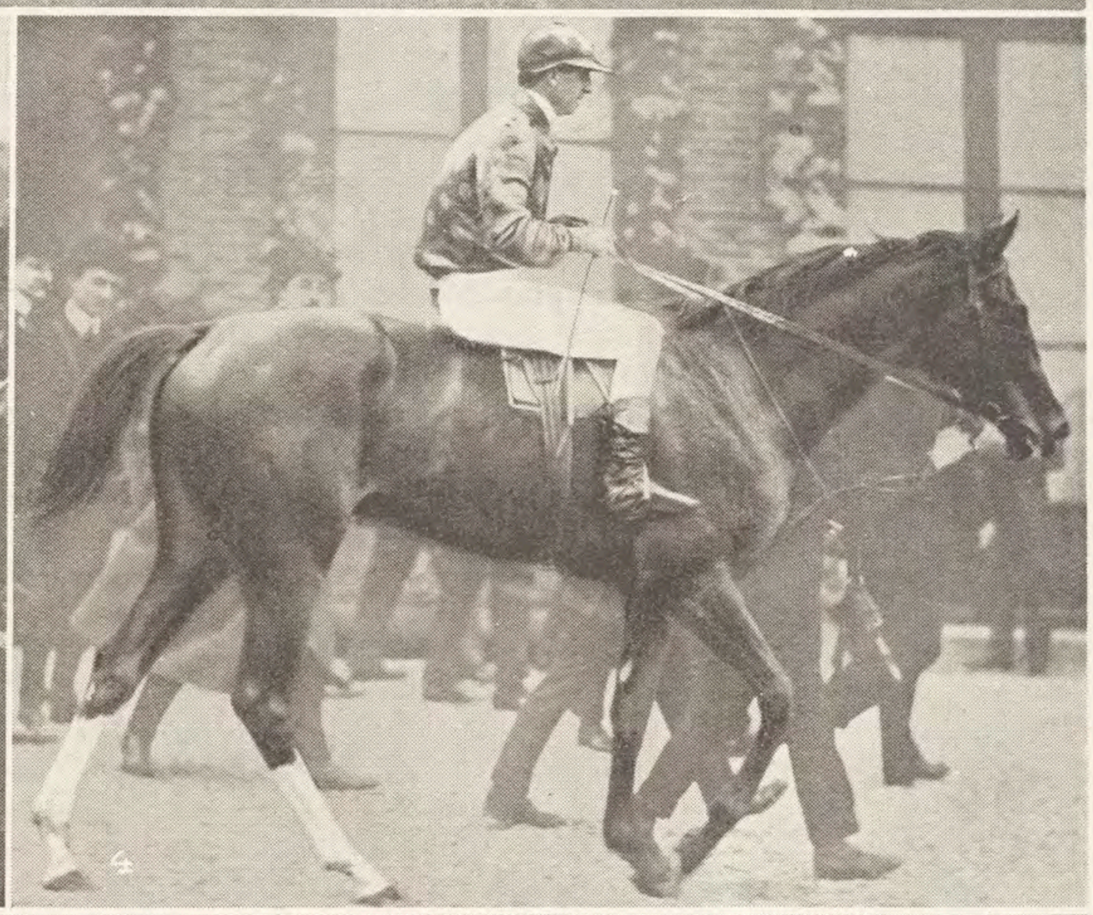
Aujourd'hui, le football est moins classique, moins plaisant aux yeux des amateurs de spectacles bien conçus et noblement exécutés ; mais il est plus robuste, plus athlétique que par le passé ; il est surtout plus direct, plus rapide, plus conscient, si l'on peut ainsi parler. Les équipes jouent non plus seulement pour s'amuser, pour dépenser de l'énergie, pour s'adonner à des exercices violents de grand air ; elle jouent surtout pour gagner : tout est subordonné au résultat.

C'est pour cette raison que la différence entre le football français et le football anglais, même professionnel, n'est

1

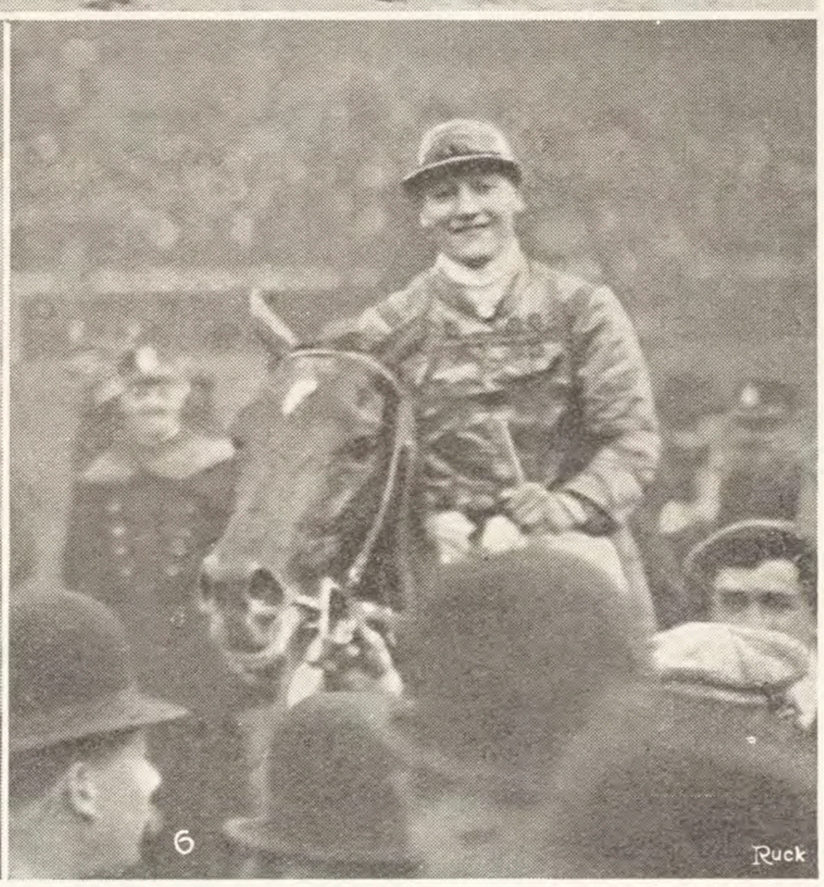
2

3



4

5



6

Ruck

LES GLOIRES HIPPIQUES

1. Tom Lane, qui gagna six fois le Grand Prix. — 2. Flying Fox, que M. Edmond Blanc acheta 984.375 francs. — 3. Tod Sloan, qui nous initia à la monte américaine. — 4. Milton Henry, un maître de la monte américaine. — 5. Georges Stern, à la carrière glorieuse. — 6. Barat, le seul jockey français ayant gagné le Grand Prix.

plus aussi radicale qu'autrefois. Du reste, combien d'équipes aujourd'hui de soi-disant amateurs ressemblent extérieurement, point par point, à des équipes de professionnels anglais ! Comme en Angleterre, le football est un sport démocratique : quoi d'étonnant à ce que certains de ses pratiquants, de condition humble, songent à en vivre ?

Si des footballeurs pensent à tirer du football des avantages matériels, c'est qu'ils voient le public venir de plus en plus nombreux aux matches. En effet, alors qu'il y a vingt, quinze et même dix ans, les clubs s'estimaient heureux quand ils voyaient groupés, autour des barrières de leur terrain, mille, quinze cents, deux mille, au maximum trois mille spectateurs, aujourd'hui, il n'est pas rare de compter dix, quinze, et vingt mille personnes pour les rencontres de football les plus importantes de l'année. La saison dernière, le match France-Belgique, au Parc des Princes, a produit une recette de près de quatre-vingt mille francs, quinze ans plus tôt, la recette n'avait pas dépassé douze cents francs !

GABRIEL HANOT.

AVIRON

Le Progrès ? Allons chercher Diogène !

Les temps, en aviron, sont soumis à tant d'éléments perturbateurs, qu'il n'est pas possible de s'appuyer sur eux, pour dire si la marche vers le progrès a continué ou s'est arrêtée.

Lorsqu'en 1884, le Boulonnais Rambure battit Lein, qui détenait depuis huit ans le Championnat de France d'Argenteuil — lequel était international —, on ne pouvait vraiment pas en conclure que cette victoire marquât un progrès dans l'ordre général, car il n'est pas douteux que Rambure n'aurait pas eu raison de Lein, lorsque celui-ci était dans sa forme des années précédentes.

Il y a des comparaisons encore plus décevantes. J'en prends une, dans le lointain, pour des raisons qu'on comprendra facilement. En 1890, au Championnat de la Seine, le junior de l'Encouragement, Francis Boudin, battit Lepron et Piot, mais, quelques jours après, au championnat de France, il n'arriva que troisième derrière Lepron et Ooms. Que conclure ? Lepron fut trois fois champion de France ; Francis Boudin n'eut pas cet honneur ; d'autres non plus.

Lein a été, il y a une quarantaine d'années, neuf fois champion de France, l'équivalent à cette époque du championnat d'Europe ; Delaplane, plus près de nous, a été huit fois champion de France (national) et quatre fois champion d'Europe. Qui oserait affirmer que les victoires de ce dernier constituaient un progrès sur celles de l'ancêtre ?

Toutefois les succès de Delaplane ont marqué un évident progrès sur le passé postérieur à la retraite de Lein, car nul autre, entre eux, n'a duré autant comme champion.

Mais s'il nous est difficile, par des points de repère, en France, de mesurer les progrès réalisés, les luttes internationales, et particulièrement les championnats d'Europe, nous fournissent des indications plus certaines, sans l'être absolument, car dans chaque pays il se produit des périodes brillantes suivies, parfois, de longues éclipses. La France fut d'abord en tête sur le continent ; puis la Belgique lui succéda jusqu'en 1919 où elle dut céder devant une ascension momentanée de l'Italie. La Suisse eut également son heure qui n'a pas encore cessé de sonner cette année.

Entre temps, la France eut des reprises éclatantes, notamment aux championnats d'Europe 1909 ou elle ajouta à la victoire en skiff, le championnat à huit rameurs avec la fameuse équipe mixte de Roche. Le Rowing Club remporta à Henley, en 1912, la Thames Cup, pour huit rameurs, la première victoire française à Henley.

Cette année, malgré les pertes causées par la guerre, le rowing français enleva deux championnats d'Europe, sur cinq, les trois autres allant à la Suisse, pays neutre, dont la jeunesse n'eut pas à supporter les sacrifices de la dernière guerre. Et par là, on pourrait conclure que si l'aviron, en France où l'on rame bien — le fait est généralement reconnu — n'a pas réalisé en ces derniers temps tous les progrès qu'il pouvait désirer, il s'est malgré tout maintenu sur ses fermes et solides positions. Comparé avec les voisins, ce résultat est à considérer comme supérieur.

En dépit des charges qui l'écrasent, — les bateaux coûtent cinq fois les prix d'avant guerre ; un aviron se paie 125 francs — l'avenir est clair et prometteur à la condition d'un gros effort des jeunes. L'aviron est un sport passionnant qui, cependant, exige du courage et de la persévérance.

Tel champion de 1888 nous dira que la flamme du sport s'alluma dans son cerveau en voyant passer des canots de courses sous un pont ; il rame encore et préside une société de la région parisienne, le C. N. F.

Delaplane, lorsqu'il fit sa première course en skiff, n'avait nullement la pensée qu'il pourrait la gagner et encore moins qu'un avenir brillant s'ouvrait à lui. A mi-parcours, il se croyait encore battu, *mais il persévéra*, et à sa grande surprise, vit ses adversaires abandonner. Il se devina, sur ce succès, et abandonnant la bicyclette, se livra entièrement au sport qui devait l'illustrer. La même année il était champion de France ; l'année suivante, champion d'Europe.

Ainsi le progrès, dans sa marche latente, souvent ne se manifeste que par intermittence, par exemple, lorsque se détache de la masse un grand sculler ou une grande équipe.

E. TOULOT.

HIPPISME

Les cracks se suivent et ne se ressemblent pas !

Au début de 1898, deux chevaux s'imposaient. L'un, Cazabat, appartenait à M. Edmond Blanc et l'autre, Royal Mint, à M. de Saint-Alary. Mais quelqu'un troubla la fête et ce quelqu'un fut Gardefeu, ignoré à 2 ans, crack à 3 ans après avoir battu Le Roi Soleil, un autre révélé. Gardefeu gagna donc le Prix du Jockey-Club et son runner-up ne fut même pas Cazabat, mais Dax, un noble inconnu, La revanche de Le Roi Soleil se joua dans le Grand Prix, que le cheval du baron de Rothschild gagna... pour les pauvres de Paris. Quant à la belle, Gardefeu la perdit dans le Royal Oak. Il prouva qu'il était un cheval de 2.400 mètres, et pas au delà, dans le Municipal où il se couvrit de la gloire internationale de battre Dinna Forget. 1899 sera l'année de Perth et Holocauste, le premier célèbre par son bonheur, joint à une grande

qualité, celle qu'il a léguée ; le second célèbre par son malheur, étant un animal de tout premier ordre, d'avoir l'accident de course dans le Derby de Chantilly, et l'accident mortel dans celui d'Epsom, où, étant maître du célèbre Flying Fox, il se brisa la jambe. En 1900, Semendria, après avoir enlevé nos Oaks, gagne le Grand Prix de Paris,

Mauvaise année. Meilleure, celle de 1901, où Chéri remporte le Grand Prix, où La Camargo va continuer à affirmer la plus haute qualité en gagnant le Prix de Diane, et les Prix Noailles, Vermeille, le Biennal, etc., pour finir par une troisième place dans le Municipal, qu'elle remportera deux fois en 1902 et 1903. Bonnes femelles, mauvais mâles, car c'est le Derby Saxon, Jean-Bart, Tilière, et l'année suivante, nous voyons Kizil Kourgan, l'égale de Retz et Maximum. Elle gagne le Prix de Diane, et le Grand Prix contre Retz, vainqueur du Derby français et Maximum. Une tête et dead-heat pour la seconde place. Arrivée célèbre où Retz gagne avant le poteau, Kizil Kourgan sur le poteau, Maximum la foulée d'après. En 1903 s'ouvre l'ère fameuse de l'écurie Edmond Blanc. Le Prix de Diane est pour Rose de Mai, au comte de Saint-Phalle, et le Jockey-Club pour Ex-Voto sur Quo Vadis. Celui-ci avait besoin de la distance plus longue du Grand Prix, où son camarade de box Caïus lui fait la partie belle en le tirant dans son action. M. Edmond Blanc avait encore Vinicius, second du Derby anglais derrière Rock-Sand, qu'il aurait dû battre. La casaque orange prit les trois premières places, fait unique, et pas très à l'honneur du champ vaincu. 1904 passe pour une grande année. C'est celle des premiers produits de Flying Fox, celle d'Ajax, de son rival Macdonald, de Gouvernant, de Turenne. M. Edmond Blanc a la triple couronne des grandes épreuves avec Profane et Ajax, qui bat Macdonald dans le Jockey-Club et Turenne dans le Grand Prix. Année glorieuse où Presto II défait dans le Municipal deux célébrités d'outre-Manche, Pretty Polly et Zinfandel. En 1905, Clyde (Prix de Diane) est la meilleure pouliche, elle est même de premier ordre, sans atteindre la renommée de La Camargo ; mais elle succombe contre Finasseur dans les deux grandes épreuves. M. Edmond Blanc avait paru maître de tout, au début de 1905 avec ses trois célèbres mousquetaires Jardy, Val d'Or et Adam. Le premier perdit le Derby anglais ; Val d'Or partit favori du Grand Prix de Paris et se montra incapable sur la distance. Spearmint gagna. Val d'Or ne fut pas dans les six premiers.

En 1906, le crack national est Maintenon. Il gagne notre Derby contre Querido, puis fournit dans le Grand Prix une course aussi inexplicable qu'Omnium, jadis. La nature a de ces défaillances. Le Prix du Président de la République, le Grand Prix de Deauville et le Municipal attestent sa haute qualité. Qui l'eût cru lorsque M. Vanderbilt avait acheté à Deauville cet énorme yearling lourd, commun et trop grand. En 1907, Saint Astra, Mordant, Sans Souci II sont les grands noms du triple évent. Luzerne est la surprise. Querido bat dans le Prix du Président le très secondaire Roi Hérode qui fondera cependant une grande lignée en Angleterre. En 1908, Northeast, dans le Grand Prix. Nul relief. Verdun et Négofol donnent leur nom à 1909. Union est la plus intéressante. Voici en 1910, Marsa, Or du Rhin et Nuage, un excellent infirme qui a la chance d'avoir un terrain capitonné. Rose Verte, Alcantara et As d'Atout forment le trio de 1911. Ne parlons pas du Grand Prix de Houli, dans un marécage. Brûleur s'attribua le Grand Prix de l'année suivante. Sardanapale est le phénomène de 1914 : il enlève le Jockey Club, le Grand Prix, le Prix du Président de la République et le Prix Eugène Adam. Plus d'un million ! Puis c'est la guerre, l'affaiblissement de nos studs, Galloper Light nous enlevant le Grand Prix, Mac Kinley, estropié par un concurrent, et laissant le Derby, couru à Longchamp, à son camarade nauséabond Tchad, Quenouille s'adjugeant le Prix de Diane. Enfin, en 1920, Flowershop contre Zilpa, Sourbier dans le Jockey Club, Comrade, enlevant Grand Prix et Prix de l'Arc de Triomphe. Une jument, Meddlesome Maid mettant tout le monde d'accord dans le Municipal. En attendant les célébrités, laissons tourner la roue de la fortune...ou de la ruine.

SAINT-GEORGES.

Vie au Grand Air
Technique

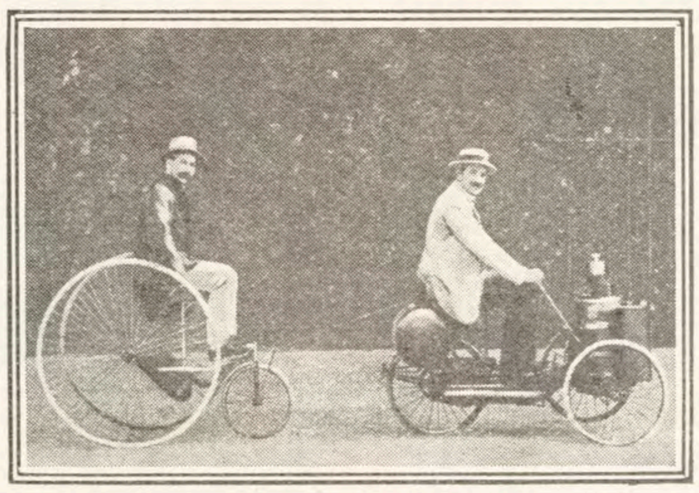
L'AUTOMOBILE DEPUIS 25 ANS

DIRE quelles ont été les transformations de l'automobile pendant ces vingt-cinq dernières années, c'est presque recommencer l'histoire de l'automobile tout entière. Je ne veux pas dire qu'avant 1895 l'automobile n'existait pas : l'effort fait pendant les vingt dernières années du XIXe est loin d'avoir été improductif. Mais on peut dire, je crois, sans faire tort aux chercheurs de cette époque, que, jusqu'en 1895 environ, l'automobile ne faisait que chercher sa voie, tâtonnant un peu dans tous les domaines, allant de la vapeur à l'électricité, de l'air comprimé au pétrole, sans permettre de préjuger quelle serait dans l'avenir la solution définitive.

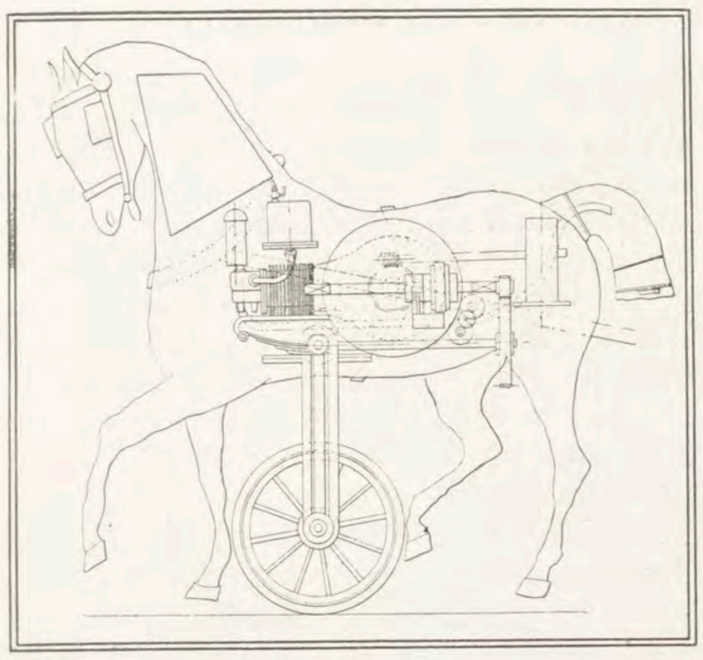
Au contraire, c'est dans les cinq dernières années du siècle écoulé, que l'évolution de l'automobile se manifeste comme le plus rapide. Les moteurs à explosions à essence affirme nettement leur supériorité sur leurs concurrents à vapeur et à électricité : si les véhicules à vapeur subsistent encore jusque vers 1906 ou 1907, il est acquit déjà qu'ils devront un jour ou l'autre céder le pas aux véhicules à moteur à explosions.

En même temps que l'unification du générateur de puissance se faisait, en même temps, on prévoyait déjà les formes actuelles de voitures : j'entends seulement, bien entendu, les formes de la partie mécanique, car la carrosserie a évolué plus lentement que le châssis. Si, avant 1900, le châssis et en particulier les moteurs sont très différents comme forme générale de ce que nous voyons aujourd'hui, on constate que, dès 1902, beaucoup de constructeurs sont arrivés tout près de la forme définitive. Il ne restera plus que des modifications de détail, parfois fort importantes d'ailleurs, pour passer ces modèles de 1902 aux modèles vraiment modernes.

Entreprendre l'histoire de l'automobile depuis 25 ans est une œuvre de longue haleine, que l'on ne saurait songer à mener à bien en quelques pages. Nous nous contenterons donc d'en tracer ici un exposé très rapide — et forcément incomplet — exposé que nous illustrerons par l'examen un peu plus approfondi des principales questions d'ordre mécanique qui ont fait l'objet du plus grand nombre



Tricycle à vapeur construit en 1883, conduit par M. de Dion.



Le tracteur à pétrole Mille (1898).

de discussions, et des controverses les plus acharnées chez les premiers apôtres de l'automobile.

L'Automobile en 1895.

Avant de commencer ce rapide résumé, il convient, nous semble-t-il, de dire en quelques mots à quel point se trouvait amené le problème de la locomotion sur routes au début de la période que nous envisageons, soit en 1895.

Il nous suffit, pour cela, de jeter un coup d'œil sur le livre de D. Farman, intitulé « Les Automobiles », et paru en 1896.

En parcourant ce livre, on constate que, en dehors de la partie qui traite de questions absolument générales, telles que l'exposé des lois de la thermo-dynamique, plus de la moitié du livre est consacré aux automobiles à vapeur, un quart environ aux automobiles à pétrole, et le dernier quart aux automobiles électriques.

A cette époque, l'automobile à vapeur avait donné des résultats beaucoup plus nets et beaucoup plus encourageants que l'automobile munie de moteur à explosions. Il ne faut donc pas oublier, en effet, que c'est à la vapeur qu'on eut recours tout d'abord pour faire mouvoir les premiers véhicules routiers. Sans remonter jusqu'à Cunot, les premiers essais d'Amédée Bollée (le père), de David Gordon, Murdoch, Trevithick..., et tant d'autres, ont porté tous sur les automobiles à vapeur : rien d'étonnant, par conséquent, qu'à la fin de cette première période, la vapeur soit arrivée à un degré de perfectionnement auquel ne pouvait prétendre le moteur à explosions.

Parmi les noms des plus fameux constructeurs de véhicules à vapeur de l'époque, nous trouvons tout d'abord: les Bollée, du Mans, puis Serpollet, avec sa chaudière à vaporisation instantanée, et de Dion ; ce nom va peut-être surprendre quelque peu les jeunes de l'automobile pour qui De Dion personnifie le premier constructeur du petit moteur rapide à ailettes de ses fameux tricycles. Or, De Dion, avant de songer au moteur à explosions avait inventé avec ses collaborateurs, Bouton et Trepardoux, une chaudière à vapeur, et des essais nombreux et assez concluants avaient été réalisés sur un certain tricycle qui se chauffait au coke.

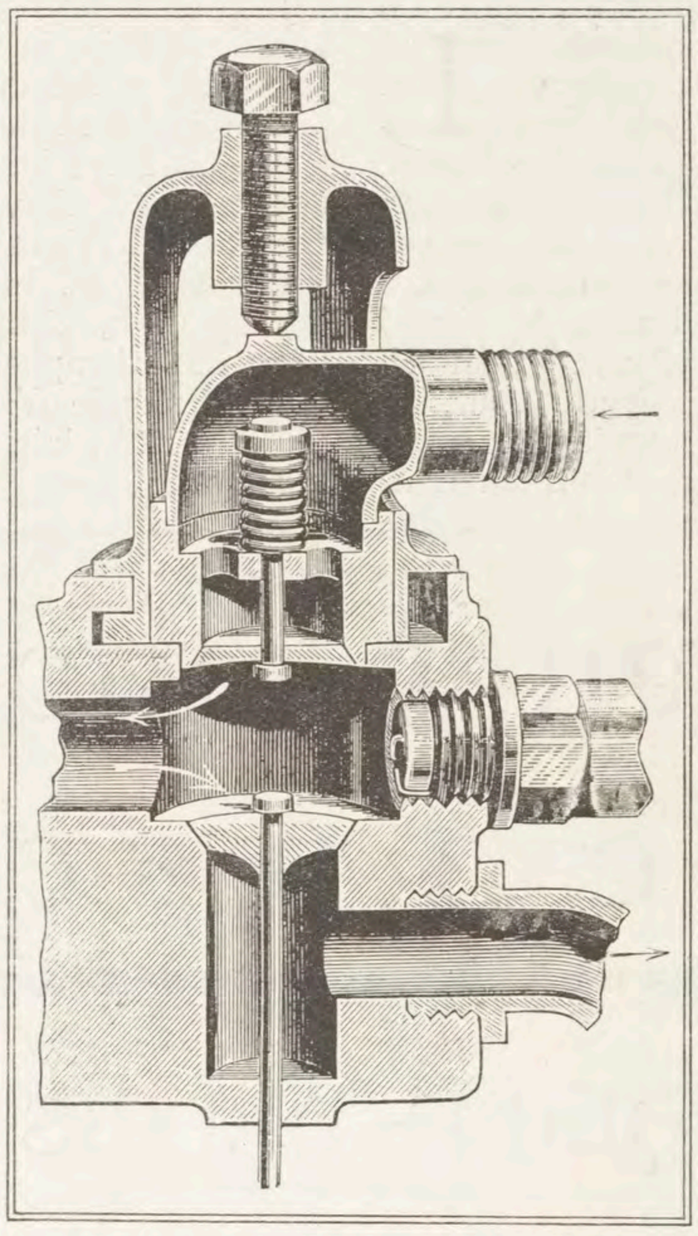
Il semble donc, à l'époque, que c'est le véhicule à vapeur qui va s'affirmer dans la suite.

Cependant, venait d'apparaître un concurrent redoutable pour lui : Gottlier-Daimler venait de construire son fameux moteur à explosions à deux cylindres en V, et Panhard-Levassor, en France, venait d'en acquérir la licence exclusive.

A côté du Daimler que l'on peut considérer comme le véritable ancêtre au point de vue automobile, celui qui a inspiré le moteur actuel de nos voitures, se plaçait Benz avec son moteur horizontal.

En 1895, les constructeurs de voitures munies de moteurs à explosions étaient Panhard-Levassor, avec son moteur Phénix, Peugeot qui achetait à cette époque ses moteurs chez Panhard puisque celui-ci était le détenteur unique de la licence française, Roger qui utilisait le moteur Benz, Gladiator, etc. etc.

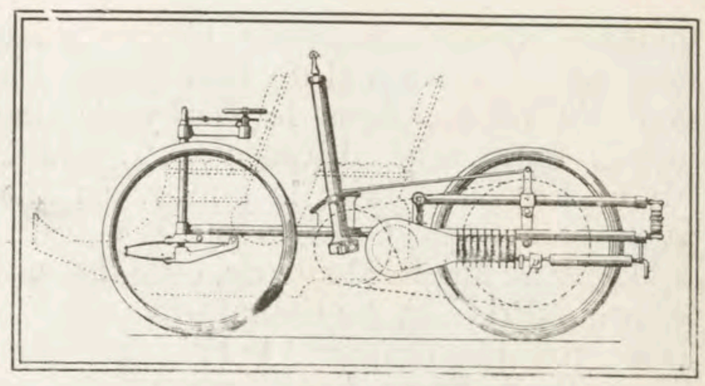
Avant de quitter ce qui touche le moteur à explosions, il est assez curieux de constater que l'on songeait déjà à utiliser ce moteur pour le vol mécanique. Dans les premières expériences faites à ce sujet en Amérique, par Maxim, on avait utilisé un moteur à vapeur qui ne pesait que 150 kilogrammes pour une puissance de 12 HP, soit 12 kg. 5 au cheval. Or, M. Kane de Chicago venait de construire son moteur Pennington, dont le poids était extrêmement réduit : le moteur, de deux tiers de cheval, ne pesait que 13 kg.500 et, à l'autre bout de la gamme, le moteur de 4 HP, ne dépassait pas 22 kg. 500, soit 5 kg. 6 au cheval. La *France Automobile*, qui reproduit ces chiffres, les donne d'ailleurs sous les plus expresses réserves.



Vue de la cloche coupée montrant les soupapes nouveau modèle de Dion et Bouton (1898).

Le moteur à deux temps se mettait également sur les rangs avec Loyal, moteur dont nous avons eu l'occasion de parler déjà dans un précédent article ; enfin, les moteurs horizontaux étaient utilisés sur les voitures Delahaye, Tending et quelques autres.

Quant aux voitures électriques, la plus séduisante d'entre elles était la voiture Jeantaud qui avait réussi à parcourir les 600 kilomètres qui séparent Paris de Bordeaux, au prix, il est vrai, d'assez grands sacrifices : des relais avaient été établis sur la route tous les 25 kilomètres pour permettre le changement de batterie, et encore la voiture n'arrivera-t-elle que bien difficilement à destination. Un auteur de l'époque conclu peut-être un peu sévèrement à ce propos : « L'épreuve de Paris-Bordeaux ne prouve, sous ce rapport, qu'une seule chose, à savoir que M. Jeantaud est capable de construire une voiture électrique ».



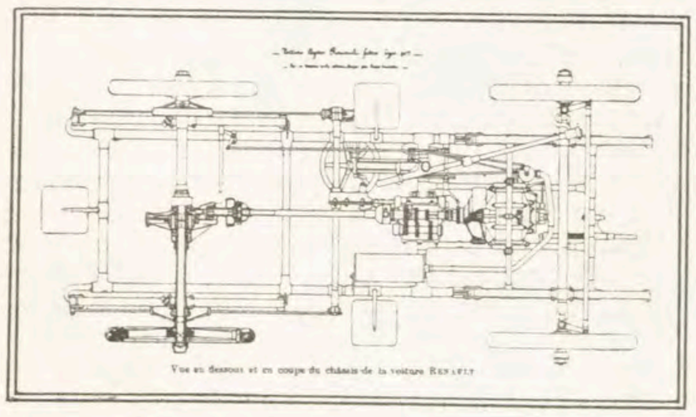
Tricycle Léon Bollée (1900).

Vapeur, pétrole et électricité, c'étaient les trois sources sérieuses d'énergie. Mais ne croyez pas que l'esprit fécond des inventeurs se soit limité à elles ; jetons un coup d'œil, en effet, sur la liste des engagés de la fameuse course Paris-Rouen, organisée par *Le Petit Journal*, en 1894, parmi les 102 inscrits, nous relevons, en effet, certains électriques comme le N° 20, M. Peraire de Château-Thierry qui, pas très fixé, engage une voiture à vapeur, air comprimé ou gaz ; un peu plus loin, nous trouvons le N° 26, M. Leval, à Paris, qui présente une voiture dite « baricycle », mue par le poids des voyageurs. M. Leval n'était d'ailleurs pas le seul à utiliser cette curieuse et économique source d'énergie : M. Duchemin N° 38, Louis Lemoigne N° 40, et bien d'autres indiquaient comme source d'énergie le poids des voyageurs, d'autres, comme M. Albert Loubière, de La Ferté-sous-Jouarre, employaient le moteur, système multiple de leviers. M. Corniquet présentait d'une façon quelque peu énigmatique un moteur automatique, tandis que M. Desvignes, de Malapert, faisait marcher sa voiture avec un moteur à liquides combinés. Enfin, M. Suodais utilisait un moteur semi-électrique, tandis que M. Bellanger, du Mans (rien du constructeur actuel), avait une voiture fournissant elle-même son moteur.

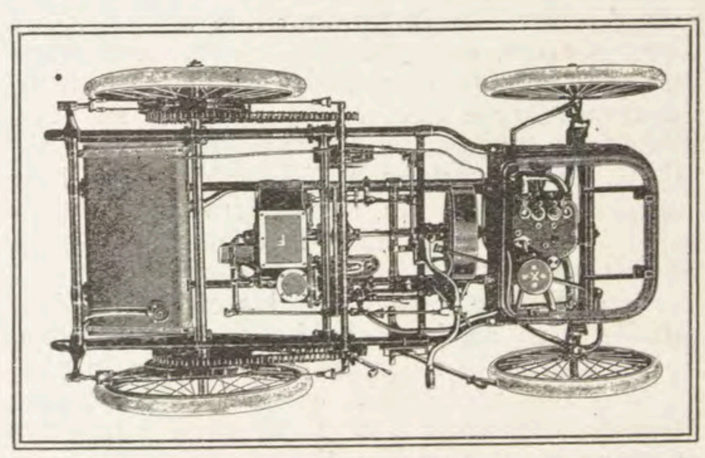
Est-il utile de dire que sur ces 102 concurrents, 20 % à peine prirent le départ, et qu'une proportion beaucoup moindre encore arriva à destination ? Parmi les vainqueurs on remarquait le tracteur à vapeur De Dion, les voitures Peugeot, les voitures Panhard et Levassor.

L'Automobile après 1895.

Les premières manifestations de l'automobile après 1895 se résumèrent dans des courses ou concours organisés, en général, par des journaux, sur de longs parcours. C'est ainsi qu'en 1896 eut lieu Paris-Marseille et retour, où De Dion avec son tricycle arrive le premier à Marseille, et où Michelin révèle le pneumatique pour voitures automobiles.



Vue en dessous et en coupe de la voiture Renault (1900).



Châssis vu par dessus de la voiture Rochet (1900).

TÉLÉPHONE
678-700-4400

MATHIS
STRASBOURG

TÉLÉGRAPHE :
AUTOMATHIS

20 ANS d'expérience
10 ANS de succès
avec la petite voiture
économique.
Consommation d'essence
6 à 7 litres aux 100 km.

USINES MATHIS
à Strasbourg
Superficie 150.000 m²
Grands ateliers de Fabrication
et de carrosserie.
Fonderie toute agencée.
Production Journalière
12 Voitures.

LES AVANTAGES DE LA 10 HP MATHIS

CONSOMMATION

Au récent Concours du Mans, elle détient le record du minimum avec :
4 litres 481 aux 100 km.

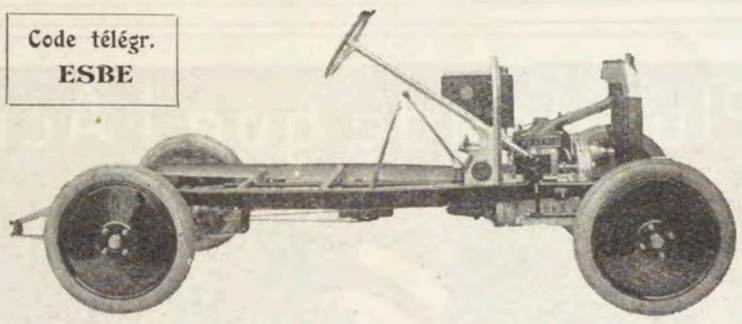
RAPIDITÉ

Elle arrive première de sa catégorie à la course de vitesse :
200 m. départ arrêté en 12"

ÉCONOMIE

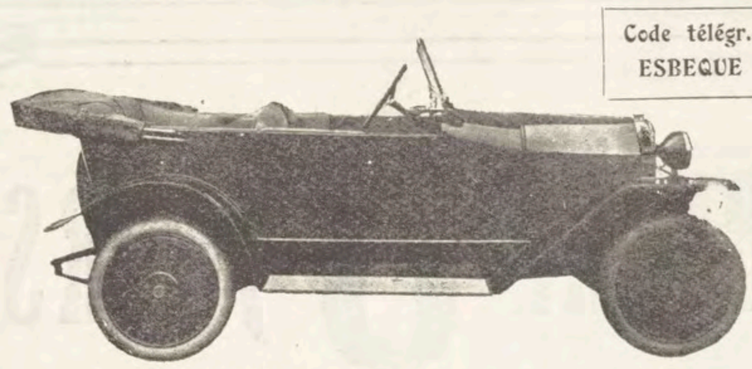
Elle se place **deuxième de toutes les voit.** au classement général pour le prix de revient par voyageur aux 100 k.
FR. 2,468 de carburant p. p.

Code télégr.
ESBE



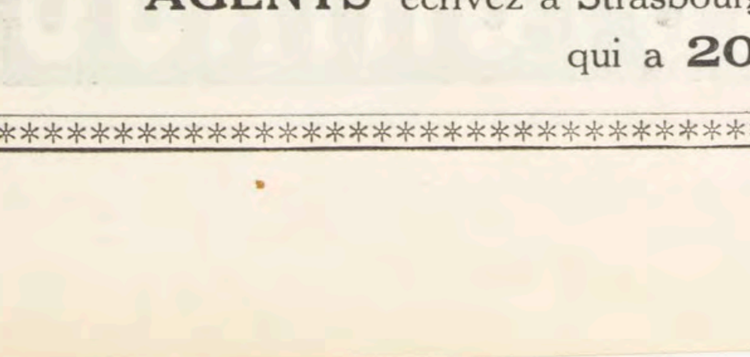
MATHIS 10 H type S3, 4 cyl. 60×100, 4 vitesses.

Code télégr.
ESBEQUE



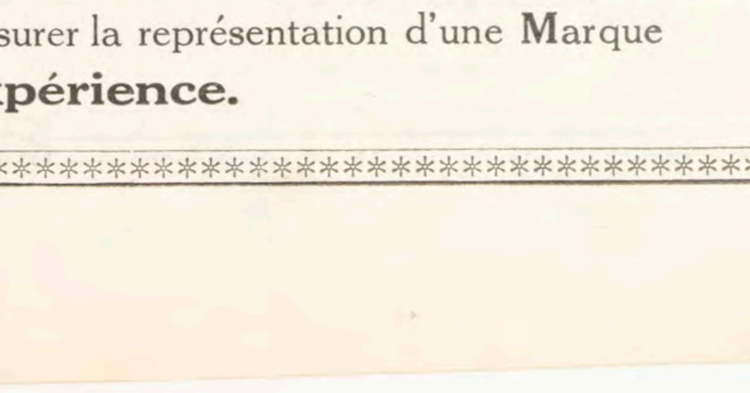
MATHIS 10 HP, type SB, 4 vitesses, torpedo 4 places.

Code télégr.
ESBESPORT



MATHIS 10 HP, type SB, 4 vitesses, 2 places spo

Code télégr.
ESBEINTREL



MATHIS 10 HP, type SB, 4 vitesses, cond. int. luxe 3 places.

Code télégr.
ESBETREMI

MATHIS 10 HP, type SB, 4 vitesses, torpedo 3 ½ places.

Code télégr.
ESBECOUPÉ

MATHIS 10 HP, type SB, 4 vitesses, coupé de ville 2 places.

AGENTS écrivez à Strasbourg pour vous assurer la représentation d'une Marque
qui a **20 Ans d'Expérience.**

ST-MORITZ

ENGADINE SUISSE — ALTITUDE : 1.850 MÈTRES

LE CENTRE MONDIAL DE TOUS LES SPORTS D'HIVER

En raison de son altitude de 1850 mètres les conditions les meilleures : de neige et de glace sont garanties dès Novembre jusqu'à fin Mars. :

Les Hôtels de tout premier ordre avec patinoires privées sont :

LE GRAND HOTEL ST-MORITZ

LES HOTELS ENGADINER
ET NEW KULM

LE SOUVRETTA HOUSE

LE PALACE HOTEL

LE CARLTON HOTEL

Toutes informations : Thos Cook & Sons et American Express Co-Paris.

MONTRE 8 JOURS

POUR AUTOMOBILE

de la Grande Marque

LIP

Concessionnaires exclusifs pour la France

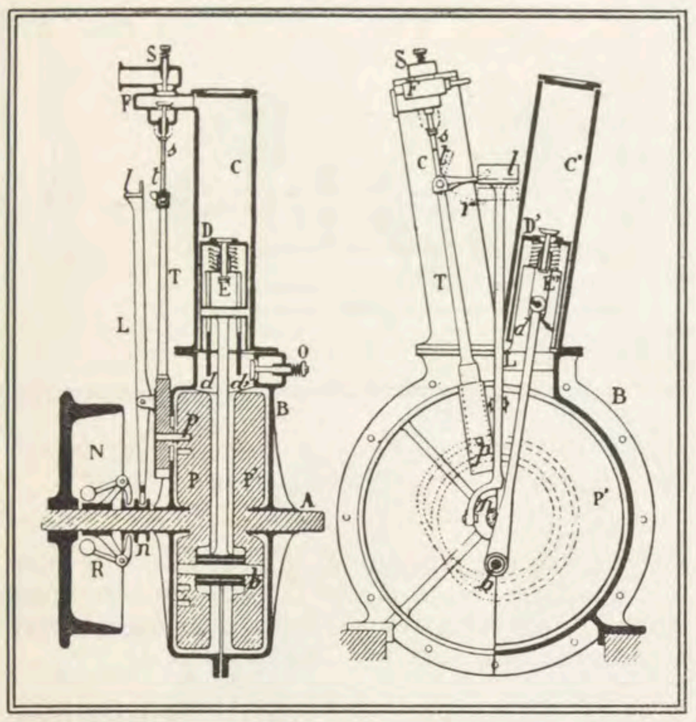
ANZANI & ROBIN

Fournitures générales pour Automobiles

6 -:- Place du Combat -:- 6

PARIS (XIXe)

TÉL. : NORD 82-79



Coupe transversale et de face du moteur à un cylindre Daimler (1900).

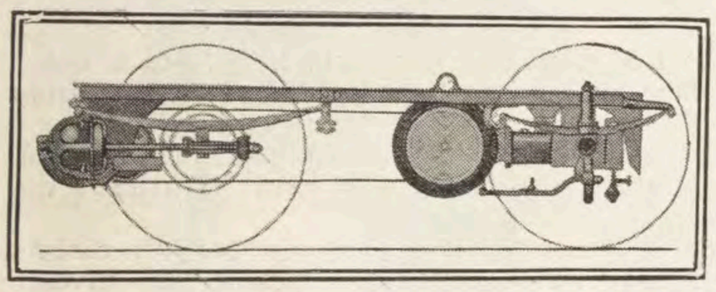
Voici à titre de curiosité le classement des véhicules à leur arrivée à Paris.

Panhard-Levassor a les trois premières voitures de sa série ; le gagnant a effectué les 1.600 kilomètres du parcours à une moyenne de 25 km. 02 à l'heure ; derrière lui viennent Delahaye et Peugeot avec des moyennes de 22, 6 et 21 kilomètres. Peugeot triomphe seul dans la deuxième série. Dans la classe B, De Dion ouvra la marche, et le second c'est Michelin avec le tricycle De Dion. Dans la classe C, enfin, Michelin sur véhicule Bollée se classe également.

En 1897, c'est Paris-Dieppe ; 1898 est l'année de Paris-Amsterdam où Charron se classe premier à 45, 4 de moyenne ; en 1899 le tour de France gagné par René de Knyff à la moyenne de 54 km. 445. En 1900, Paris-Toulouse-Paris remporté par Levegh, à près de 65 kilomètres de moyenne. En novembre de la même année avait lieu la course de l'alcool Paris-Rouen gagnée par Giraud.

A l'Exposition de 1900, l'automobile reléguée à l'annexe de Vincennes, passe presque inaperçue du grand public, et, en tout cas, n'éveille pas sa curiosité.

Avec 1901 commencent les grandes courses



Châssis De Dietrich type 1900, vu en élévation.

internationales : Paris-Berlin où Fournier réalise près de 70 de moyenne ; 1902, Paris-Vienne ; en 1903, Paris-Madrid interrompue comme on sait à la fin de la première étape, à Bordeaux, à la suite de plusieurs accidents mortels.

L'opinion publique, excitée par la presse, devint quelque peu hostile aux courses d'automobiles après Paris-Madrid. Cependant, en 1904, la coupe Gordon-Bennett fit l'objet d'une épreuve spéciale en Allemagne. Cette épreuve fondée en 1900 par le Directeur du *New-York Herald*, s'était confondue pendant les deux premières années avec les grandes courses internationales. En 1903 elles avaient été courues en Irlande, d'où Jenatzy, le vainqueur, l'avait ramenée en Allemagne.

C'est donc dans le Taunus que devait avoir lieu l'épreuve. Les éliminatoires françaises se coururent dans l'Argonne, et c'est au cours de ces manifestations que se révéla le fameux Théry sur voiture Brasier. C'est lui qui gagna les éliminatoires et qui le jour de la course, remporta la victoire avec plus de 11 minutes d'avance sur le second.

En 1905, la coupe se court sur le circuit d'Auvergne précédé d'éliminatoires pour les voitures françaises ; éliminatoires et coupe sont encore gagnées par Théry sur sa célèbre voiture Brasier.

Je ne crois pas qu'aucune course d'automobiles ait suscité un intérêt aussi grand que la coupe Gordon-Bennett de 1905 en Auvergne.

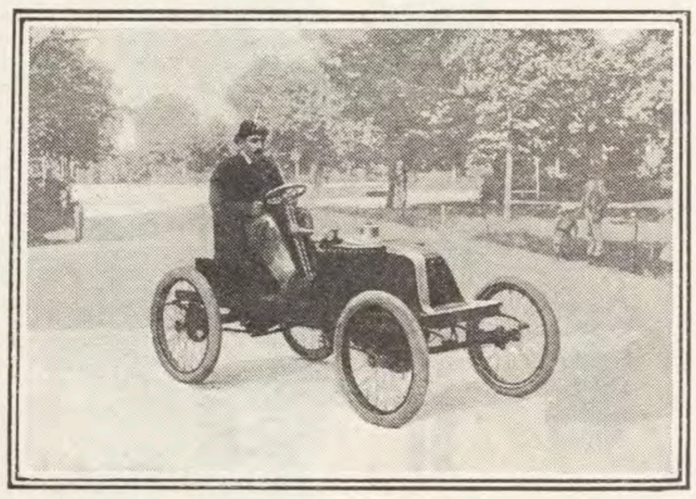
Voici à titre documentaire les résultats obtenus pour les cinq premières années de la coupe Gordon-Bennet :

Années	Coureurs et Nations	Marques	Parcours	Distance	Moye.
1900	Charron (France)	Panhard	Paris-Lyon.....	566	61,8
1901	Girardot (France)	Panhard	Paris-Bordeaux ...	555	59,5
1902	Edge (Angleterre)	Napier	Paris-Innsbruck...	590	55
1903	Jenatzy (Allem.)	Mercédès	Circuit d'Irlande..	592	89,2
1904	Théry (France)..	Brasier	Circuit du Taunus	564	96
1905	Théry (France)..	Brasier	Circuit d'Auvergne	549	78,5

Abandonnons d'ailleurs maintenant le côté sportif de l'industrie automobile : les luttes des dernières années qui ont précédé la guerre sont encore présentes à toutes les mémoires. Examinons le côté technique.

Le côté technique.

Suivre pas à pas l'évolution de chacun des organes d'une voiture automobile depuis

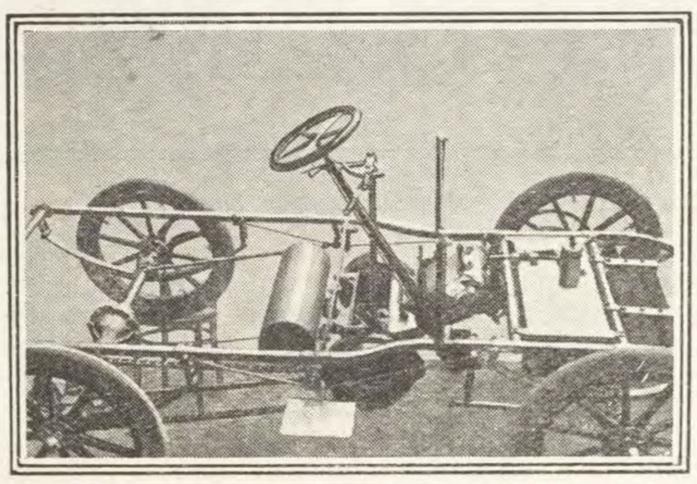


M. Renault, gagnant de la catégorie voiturettes, dans Paris-Bordeaux (1901).

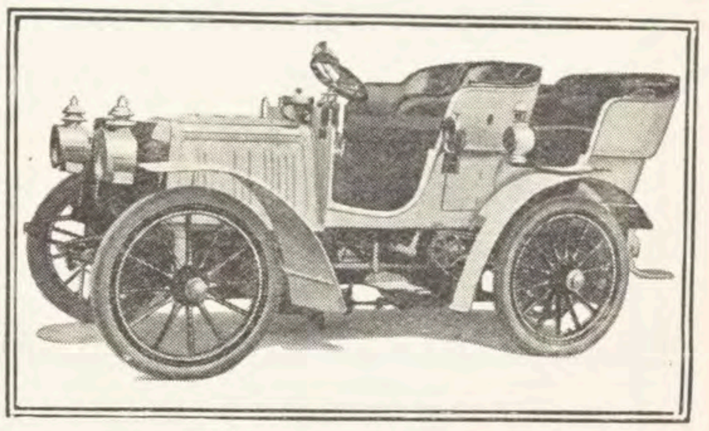
25 ans, serait besogne ardue et quelque peu fastidieuse. Aussi, allons-nous nous borner à étudier quelques-unes des principales questions qui ont passionné le plus, constructeurs et usagers de l'automobile, depuis les premiers âges jusqu'à l'époque actuelle.

Monos et polycylindres.

La plus ancienne de ces questions est celle du moteur à un ou plusieurs cylindres. Les premiers moteurs étaient des moteurs monocylindriques, y compris d'ailleurs le premier moteur Daimler qui était à un cylindre vertical, mais qui fut rapidement remplacé par le célèbre moteur à deux cylindres en V. Les constructeurs ne vinrent au polycylindre qu'avec une certaine répugnance. On avait, en effet, à l'époque, tant de causes de pannes et d'irrégularités de fonctionnement dans un modeste monocylindre, qu'on jugeait inutile de multiplier par quatre ou par six toutes ces imperfections. Notez d'ailleurs que bien des organes se prêtaient mal au groupement de plusieurs cylindres sur un seul moteur, ne fût-ce par exemple que l'allu-



Châssis de la voiture Schandel (1901).



Voiture Rochet-Schneider 28 HP (1901).

mage. Il a été bien difficile de régler convenablement les brûleurs pour quatre cylindres, et plus tard, les rupteurs des moteurs à plusieurs cylindres étaient trop souvent discordants.

Aussi, les partisans du monocylindre restent-ils nombreux pour les petites voitures jusqu'en 1908 ou 1909 : en 1908, en effet, ce sont des monocylindres qui gagnent, avec Sizaire et Naudin, la coupe des voiturettes, à la suite de laquelle de nombreuses voiturettes à un cylindre furent établies.

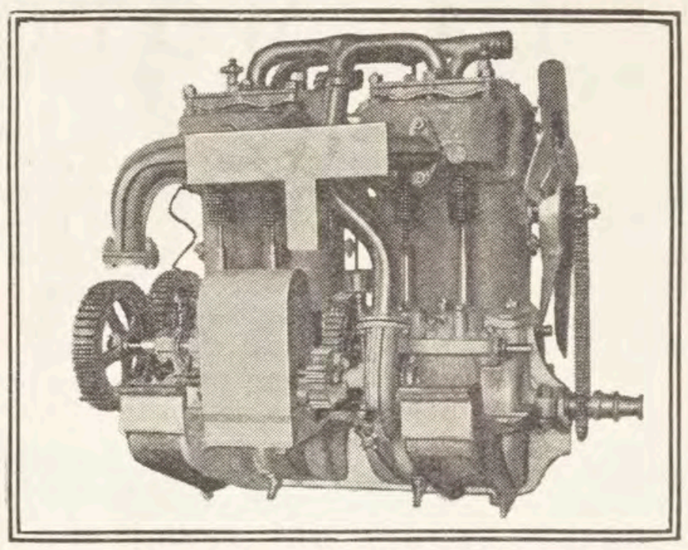
Le deux cylindres vint ensuite, et le moteur qu'a fait Renault en 1904 et 1905 et qui équipe encore aujourd'hui, après quinze ans d'usage, les taxis parisiens, a montré sa longévité.

Les trois cylindres n'eurent qu'un temps assez court et s'éliminèrent d'eux-mêmes ; l'accord finit par se faire sur ce point : le moteur des voitures de luxe doit être à quatre cylindres.

Cependant, vers 1901, la Maison Spyker, de Trompenburg (Hollande), sortait le premier moteur à six cylindres verticaux qui fit son chemin bien lentement d'abord, puis plus vite, à tel point qu'en 1907, la plupart des constructeurs français exposaient au Salon une ou plusieurs voitures à six cylindres.

La difficulté de construire un bon moteur à six cylindres fit que plusieurs renoncèrent à cette construction, et que le six cylindres resta l'apanage de certaines maisons.

Le huit cylindres en V et à fortiori le douze



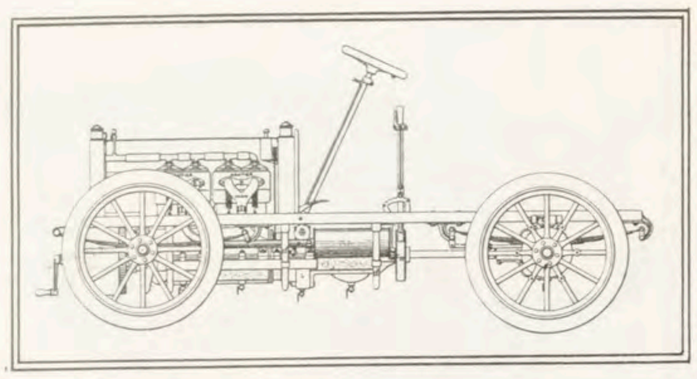
Moteur Mercédès-Simplex (1901).

cylindres, sont trop récents encore pour que nous songions à les faire rentrer dans une étude historique.

L'allumage.

Les premiers moteurs d'automobile comportaient l'allumage par brûleur. Je dis bien les premiers moteurs d'automobile, et non pas les premiers moteurs à explosions, car ceux-ci au contraire, avaient été prévus avec allumage électrique.

L'allumage par brûleur, source d'ennuis innombrables, se vit rapidement battu en brèche par l'allumage électrique ; celui-ci fut d'ailleurs réalisé de deux façons assez différentes, soit par piles ou accumulateurs et transformateur pour l'allumage à haute tension, soit par magnéto pour l'allumage à basse tension par rupteur. La Maison Mors fut une des premières, sinon la première



Voiture Hautier, modèle 1902.

à se servir de la magnéto pour l'allumage.

Partisans de la bougie et partisans des rupteurs se livrèrent à de longues joutes oratoires sans finir par tomber d'accord. Tant que la magnéto à haute tension ne parut pas sur le marché, chacun resta sur ses positions ; ce n'est que quand la magnéto put remplacer les accumulateurs que l'accord se fit sur l'allumage à haute tension, et que les rupteurs disparurent définitivement. Rappelons que c'est à Bardon que l'on doit, vers 1904, la première magnéto susceptible de remplacer les accumulateurs pour l'allumage à haute tension.

La magnéto portant elle-même son transformateur, dite « magnéto à étincelles directes», ne devait venir qu'un peu plus tard.

Pendant de longues années on crut bien que la magnéto à étincelles directes constituait le dernier mot du progrès.

Or, voici que maintenant sa place est fortement menacée par le système qui utilise la batterie d'éclairage pour réaliser également l'allumage du moteur.

Soupapes automatiques ou soupapes commandées.

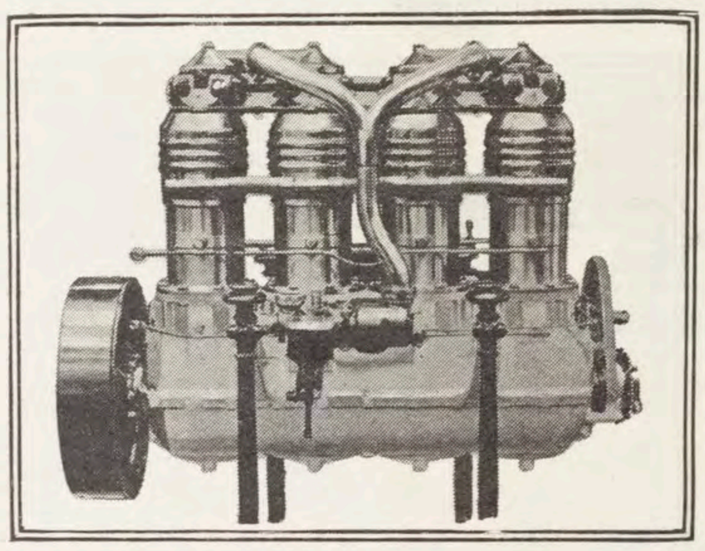
Encore une question qui fit couler beaucoup d'encre. Les premiers moteurs étaient à soupapes d'admission automatiques, et ce n'est que vers 1902 que Mercédès présenta des soupapes pour moteurs à aspiration commandée. Cette solution fut très violemment critiquée à l'époque. Les partisans des soupapes automatiques se tenaient ferme sur leurs positions et certains d'entre eux avaient un nom avec lequel il fallait compter dans l'industrie automobile : ce n'est qu'en 1907, je crois, que la Maison De Dion, le dernier champion de la soupape automatique, consentit à la remplacer par une soupape commandée.

Chaînes et cardan.

Les chaînes équipèrent les premières automobiles : la transmission à chaînes est, en effet, plus facile à bien réaliser que la transmission à cardan. Le premier qui construisit la voiture à cardan fut Louis Renault, en même temps qu'il réalisait sa fameuse boîte de vitesses à prise directe.

Le premier pont arrière, mal construit par la plupart, fragile ou bien trop lourd, donna d'assez graves mécomptes, si bien que les partisans des chaînes avaient beau jeu. On refusait aux voitures à cardan les plus modestes qualités de tenue de route, et il était bien admis par tout le monde que, pour les grandes vitesses, comme pour les voitures lourdes, la chaîne seule était acceptable.

La décision entre les chaînes et les cardans



Moteur " Centaure " de la maison Panhard-Levassor (1902).

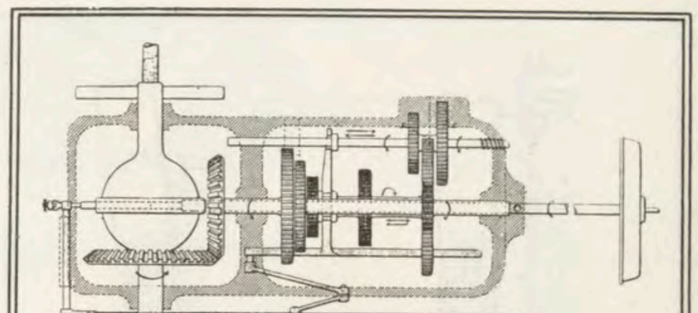


Schéma des engrenages de transmission de la voiture légère Panhard et Levassor (1902).

fut encore plus longue à se produire que pour la soupape commandée, puisque ce n'est guère que vers 1911 ou 1912 que disparurent les dernières voitures à chaînes.

Gros moteurs et petits moteurs.

L'évolution suivie par la puissance spécifique des moteurs a été beaucoup plus lente et beaucoup plus continue depuis le début de l'automobile que les changements dans les autres parties de la construction. Elle a d'ailleurs complétement échappé au grand public qui n'a pas su la voir. Cependant, si l'on compare un moteur de 1902 à soupapes commandées et à refroidissement par l'eau avec un moteur de 1920 la différence principale qui les sépare réside dans la puissance spécifique. Les moteurs d'autrefois étaient des moteurs gros, lents et lourds, et les moteurs modernes sont des moteurs à faible cylindrée, à grande vitesse de rotation, et par conséquent plus légers.

Sur ce chapitre, comme sur bien d'autres d'ailleurs, le dernier mot n'est pas dit, et il est absolument hors de doute que le progrès se poursuivra et que le moteur actuel que nous considérons avec un certain orgueil, comme le dernier mot du progrès, sera tout à fait désuet et démodé avant une vingtaine d'années.

H. Petit.

LA MOTOCYCLETTE BLÉRIOT

La motocyclette Blériot bien connue déjà dans le monde motocycliste a fait son apparition quelques temps après l'armistice. Après avoir construit des avions pendant la guerre, les usines de Suresnes ont orienté une partie de leur fabrication vers la motocyclette.

Le modèle sorti ne pouvait être autre chose qu'une bonne machine, bien comprise et bénéficiant des derniers perfectionnements.

Le cadre se compose d'un assemblage triangulaire pratiquement indéformable, goupillé et brasé sur des raccords en fonte spéciale. Ce genre de cadre double a maintes fois fait ses preuves et assure une rigidité latérale et une résistance excellente.

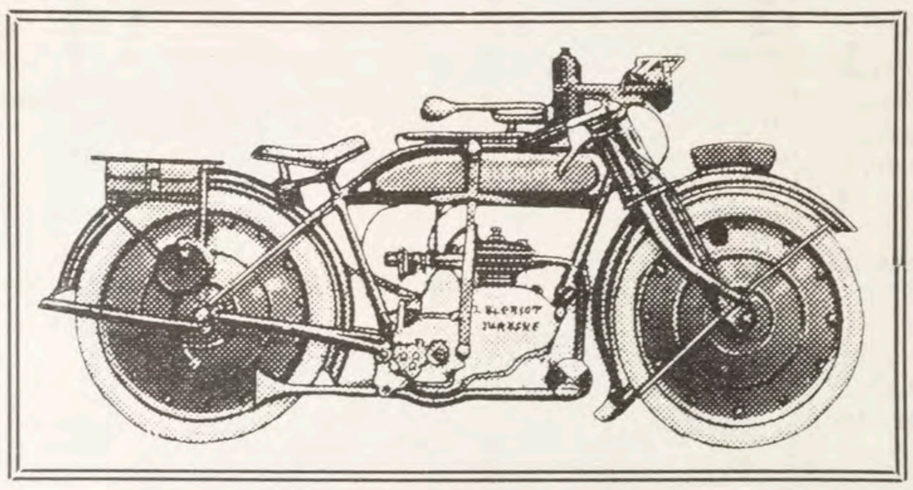
Souvent déjà nous avons eu l'occasion ici même de vanter les machines munies de suspension arrière; telle a été l'opinion de la maison Blériot puisque la motocyclette en question est suspendue à l'avant et à l'arrière. La suspension arrière consiste, en un système de jumelles et de ressorts à boudins disposés dans les tubes du cadre : ces ressorts sont protégés par une gaine de cuir qui empêche la boue de pénétrer trop avant, garantissant ainsi le dispositif d'une usure prématurée.

La suspension avant est d'un type analogue. Les ressorts sont eux aussi placés dans un carter étanche ; les deux fourreaux contenant les ressorts sont renforcés par des haubans.

Les deux roues sont pleines, ce qui contribue à les rendre plus solides et en même temps facilite l'entretien.

Deux freins sont adjoints à la motocyclette ; l'un, commandé au pied, agit sur la poulie-jante, l'autre, actionné par levier Bowden est du type à tambour.

Voyons un peu le moteur : c'est un mono-



La motocyclette Blériot de 500 cmc. de cylindree.

bloc bicylindre vertical, du cycle à quatre temps de 60 mm. d'alésage et de 86 mm. de course. Sa cylindrée est de 500 centimètres cubes environ et sa vitesse de rotation normale de 2.900 tours, sa vitesse maxima étant de 3.500 tours. Les soupapes très larges ont un diamètre qui atteint 40 mm., ce qui assure une excellente alimentation du moteur.

Le dispositif des cylindres (côte à côte, face au sens de la marche) assure un refroidissement parfait.

L'allumage est obtenu par magnéto à haute tension placée sur l'arrière du carter.

L'alimentation est assurée par un carburateur automatique à gicleur, à niveau constant,

Le carter du moteur monobloc renferme les mécanismes d'embrayage et de changement de vitesse.

L'embrayage est obtenu par friction de disques métalliques respectivement solidaires des arbres de poulies motrices et de changement de vitesse.

Le mécanisme de changement de vitesse reçoit le mouvement moteur par l'intermédiaire de pignons dentés qui restent toujours en prise avec les pignons de rapport de vitesse.

Ces vitesses sont au nombre de trois et s'obtiennent par déplacement d'un crabot commandé par un levier à main.

La transmission entre la poulie motrice et la poulie-jante se fait par courroie trapézoïdale.

Le carter forme réservoir d'huile et le graissage s'opère par barbotage.

On voit que rien n'a été négligé dans la construction de la motocyclette Blériot et que, quoique récente, cette marque peut se placer d'office parmi les meilleures.

Pierre Lefèvre.

A la Jeune France

13 Avenue des TERNES

PARIS

meilleure coupe
meilleure qualité
meilleur prix

géo desains' art studio

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO

Ceinture
Anatomique pour Hommes
du
Dr NAMY
Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter
Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à " prendre du ventre, " ainsi qu'aux sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpotnt, et procure bien-être, sécurité de efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné, *fil écru*, similisé, gommes tressées et azurées. Hauteur devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm.) .. .. **70** fr.

Modèle B. En tissu élastique ajouré à "Damiers", spécial contre l'obésité, *fil écru*, gommes tressées et azurées. Hauteur devant 22 cm. (Tailles au-desous. de 110 cm.) .. .. **80** fr.

(Pour recevoir ce modèle, TISSÉ SUR MESURE, indiquer simplement la circonférence du corps prise au millieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.)

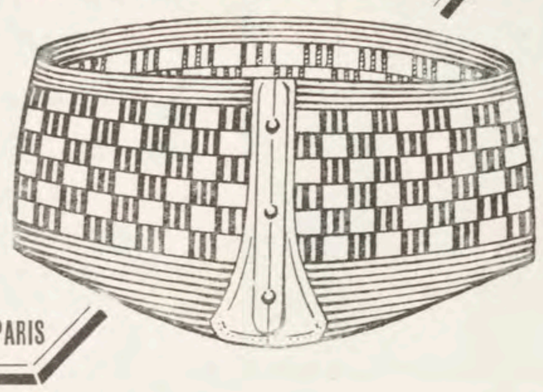
Expédition franco France et Étranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées aux

Établissements A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin - PARIS
(à l'angle de la rue Lafayette,
Métro : Louis-Blanc.)

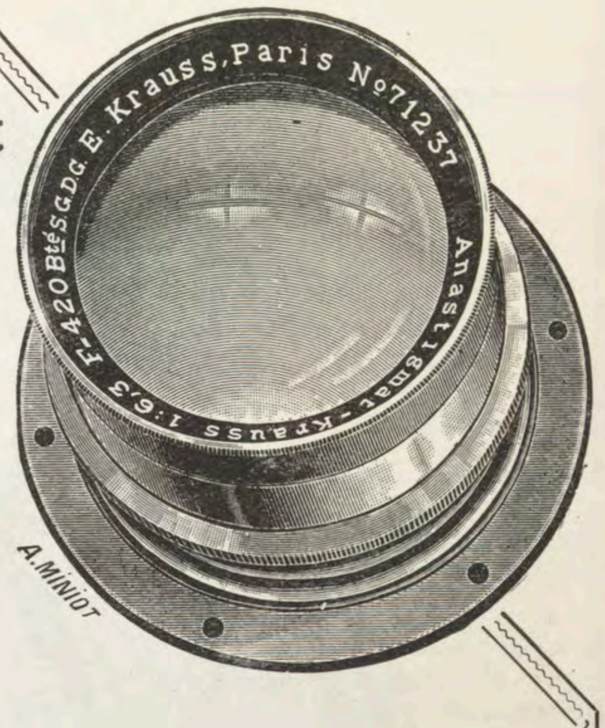
Lire l'intéressante Notice illustrée sur la " Ceinture du Dr NAMY " adressée gratuitement sur demande.

La " Ceinture Anatomique du Dr NAMY " est également en vente dans les bonnes maisons de TROUSSEAUX et ARTICLES de SPORT.

VENTE EN GROS :
"Manufacture Moderne", 40, rue Louis-Blanc, PARIS



Universellement connus les merveilleux objectifs



KRAUSS
TESSAR
sont montés sur les meilleurs appareils photographiques

CATALOGUE gratis et franco **E. KRAUSS** 18, Rue de Naples — PARIS —

"Ramada"

LE SOUS-VÊTEMENT PURE LAINE DE QUALITÉ PARFAITE

SURPASSE en qualité, élégance et fini, tout ce qui s'est fait jusqu'ici.

LES SOUS-VÊTEMENTS "RAMADA" en pure laine irrétrécissable, très douce à la peau, étant tricotés, épousent les formes du corps et se font en tous genres pour Hommes, Dames et Enfants.

"RAMADA" répond au goût le plus exigeant.

Se trouve dans les Meilleures Maisons et Magasins du Monde entier.

Wm. HOLLINS & Co, Ltd.
Filature et Bonneterie.
Maison fondée en 1784.
56, Faub, Poissonnière, Paris,
Téléphone : Bergère 45-85
24, Newgate Street, Londres.

Hollins DAY & NIGHT WEAR

L'ALTERNACYCLE
BREVETÉ S.G.D.G. GARANTI

Remplace tous les Appareils d'Éclairage anciens

SUR LES

VÉLOS & **MOTOS**

Il ne craint :
NI LA PLUIE
NI LE VENT
NI LA GELÉE

Il est :
INDÉRÉGLABLE
INUSABLE
GARANTI

PARCE QU'IL FONCTIONNE SANS PILE, NI ACCU

EN VENTE PARTOUT
Gros : Établissements L. ROSENGART
PARIS - 51 à 65, Boulevard Soult - PARIS

LE TOURISME EN MONTAGNE

Une promenade en Ski à Saint-Moritz. Ce document montre la beauté du paysage et l'attrait du ski dans ces régions.

SPORTS D'HIVER

La SUISSE, REINE de l'HIVER. QUANT à la FRANCE...

Depuis 1898, les sports d'hiver sont entrés dans nos mœurs. Ils ne sont pas encore aussi connus qu'il conviendrait, mais la faute incombe surtout à nos centres de tourisme hivernal qui n'ont, jusqu'ici, jamais su attirer la clientèle ne demandant qu'à aller se reposer dans l'air sain, bravant le froid et pratiquant le ski ou la luge. La Suisse, patrie de l'industrie hôtelière, est une des premières à avoir mis à la mode les sports d'hiver et, actuellement, nombreuses sont les stations où les étrangers se hâtent pour pratiquer les exercices auxquels se prêtent la neige et la glace. Parmi les plus réputées, citons : Saint-Moritz, la reine de la neige. Adelboden, Grendenwald, Wingen, Murren, Gstaad, Les Avants, Caux. Là, on est sûr de trouver non seulement le site admirable dont nos photographies donnent une idée, mais des hôtels où le confort n'est pas uniquement le monopole des nouveaux riches, et des moyens de communication relativement faciles. Les touristes sont reçus avec toutes les convenances désirables, aussi reviennent-ils avec enthousiasme. Cette méthode pourraît être citée en exemple à ceux qui essayèrent de rivaliser avec la Suisse dans certaines régions privilégiées de notre pays. Lorsqu'on songe que les deux plus grands hôtels de l'un de nos célèbres centres de sports d'hiver n'ouvriront pas cette année, on reste pensif et on ne s'étonne pas que les milliers de fervents de stations hivernales préfèrent se rendre en Suisse où ils trouveront toutes les commodités et toutes les aises possibles à leur disposition. Il ne s'agit pas de nous plaindre d'un état de choses navrant, mais simplement de faire un *mea culpa*. Lorsqu'on désire rivaliser, on doit avant tout fournir un effort !

Aussi ne devons-nous pas nous étonner si nos athlètes d'hiver font aussi piètre figure vis-à-vis de ceux qui ont, pour piste d'entraînement, les magnifiques terrains établis à Saint-Moritz ou à Adelboden. Il s'écoulera encore du temps avant qu'un Français puisse avoir l'ambition d'atteindre la performance du Hollandais, de Koning, couvrant en patins, 32 km. 370 en 1 heure, le 26 janvier 1906. Le record français, deux ans après (10 janvier 1908), était la propriété de Sabouret avec 22 km. 650. La *Vie au Grand Air*, désirant encourager nos patineurs, créa un challenge annuel à disputer sur une heure, au cours des championnats de France. Hélas ! il ne nous procura point les résultats espérés, faute de patinoire adéquate ! La prochaine épreuve qui se courra le 21 janvier prochain ne sera sans doute pas plus remarquable.

En ski, ce sont surtout nos soldats des Alpes qui parviennent à adoucir nos mauvaises performances, mais ils ne faut pas oublier les exploits des Suisses, des Suédois ou des Norvégiens.

Nous empruntons au livre *Les Sports de la neige* (1) le tableau des meilleurs résultats obtenus en ski au cours de ces quarante dernières années :

1884. — Le Lapon Lars Tuorda parcourt, près de Jokkmok, dans le Nord de la Suède, 220 kilomètres en 21 heures 22 minutes.

1889. — Hemmesvedt, de Telemark, parcourt 50 kilomètres en pays mamelonné et boisé, en 4 h. 26 m. 30 s.

1900. — Bjarno Nillsen montre, au Feldberg, le premier saut norvégien (23 mètres).

1901. — Le Finlandais Asitio parcourt en terrain absolument plat 30 kilomètres en 1 h. 46 m. 15 s.

1902. — Nils Giestrang fait, sur la colline de Modum, le plus grand saut connu (41 mètres).

1904. — Myluis escalade le mont Blanc en ski.

1904. — H. Stang (enfant de 12 ans) saute en Norvège 14 m. 5.

1905. — Leif Berg parcourt la distance Titlisgipfel-Truber, avec 1.489 mètres de différence de niveau, en 29 minutes.

1906. — Harald Smith fait, au Feldberg, dans la Forêt-Noire, le plus long saut effectué en Allemagne (36 mètres).

1907. — H. Baader (enfant de 14 ans) saute 19 mètres au concours international de saut, au Feldberg.

1908. — Capiti-Saint-Moritz saute 31 mètres, aux courses de ski, dans l'Engelberg.

On voit que les Allemands ont mieux compris que nous l'importance des sports d'hiver. Ils ont aménagé des pistes, des tremplins et ont décidé de lutter pour rivaliser avec les autres nations spécialistes. Une fois de plus, ils nous ont donné l'exemple de la ténacité. Que nos champions n'hésitent pas à aller en Suisse pour s'y perfectionner, puisque la France ne leur en fournit pas jusqu'ici la possibilité. Ils montreront vite ce dont ils sont capables.

Jacques Mortane.

(1) *Les Sports de la neige*, par Fendrich, adaptation française de René Auscher (Hachette et Cie Paris).

LA PISTE DE BOBSLEIGHS DE SAINT-MORITZ

Le fameux virage Sunny Corner de la piste de bobsleighs de Saint-Moritz, le plus remarquable de tous ceux qui ont été jusqu'ici établis.

HOTCHKISS

à cause de ses qualités reconnues :

Résistance, Durée, Economie, Vitesse, Elégance, Confort

Usines à Saint-Denis-sur-Seine

Magasins d'Exposition : 136, Avenue des Champs-Elysées, PARIS

L'HIVER EN SUISSE

Pour tous renseignements concernant les billets de Chemins de fer, les Voyages, les Sports d'hiver et les Fêtes sportives et divertissements, les Stations d'hiver, les Stations balnéraires, Sanatoria, les Établissements d'Instruction officiels et privés, les Écoles, s'adresser à :

L'OFFICE SUISSE DU TOURISME, Lowenstrasse, 55, ZURICH I **et sa Succursale,** Place St-François, 6, LAUSANNE.
L'AGENCE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX, rue Lafayette, 20 - PARIS.
Aux Bureaux de L'AMERICAN EXPRESS Co, en France.
Aux Bureaux de Thos COOK and Son, en France.
Au Bureau de Voyages de " DAILY MAIL ", à Paris, 5, rue Scribe.

LES GRISONS

Demandez la brochure illustrée **" L'Hiver aux Grisons "** au Bureau officiel de renseignements, à Coire.

MALOJA

Engadine 1811 mètres. Station la plus ensoleillée.
Tous les sports d'hiver.

DAVOS

Station climatique de haute montagne et place de sports d'hiver, 1560-1860 m. d'altitude. 7000 lits.

L'HIVER à St-MORITZ

LE CENTRE MONDIAL des SPORTS D'HIVER

Renseignements, programme des sports, liste des hôtels sont envoyés par le Bureau officiel de renseignements.

LAUSANNE - OUCHY

Lac Léman -:- Ligne du Simplon

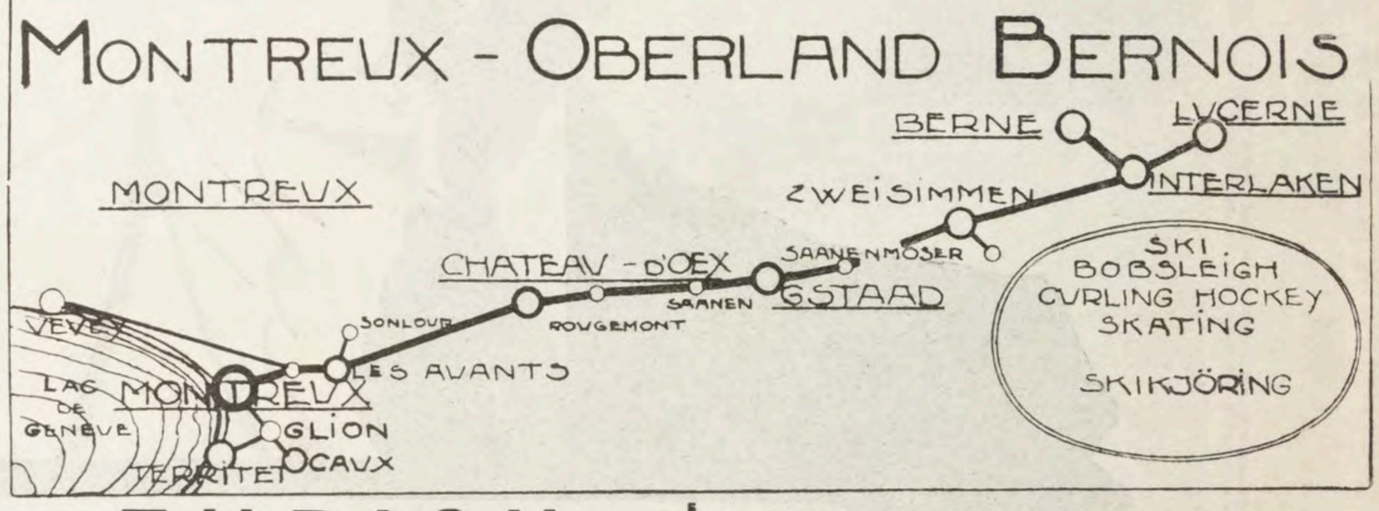
Centre de nombreuses excursions. Agréable en toute saison. Favorable pour tous les sports. Pour renseignements, s'adresser au Secrétaire de la **" Société des Hôteliers "**, Lausanne.

SPORTS D'HIVER DANS L'OBERLAND BERNOIS

Altitude 1000 à 1650 mètres.

KANDERSTEG - GRIESALP SUR KIENTAL - GSTAAD

Prospectus et renseignements par les Bureaux officiels de renseignements.



ZURICH

Unique pour plaisirs et études, achats et affaires.
Voitures directes et Wagons-lits de Paris et de Londres-Calais.

MONTANA

Perle de la Vallée du Rhône. Ligne du Simplon. Alt. 1550 m. (5000 feet).
Station climatérique d'été et d'hiver. Sports. Golf. Aviation. Ski. Patinage.

DEMANDEZ **LA TOURISTE**
BANDE MOLLETIÈRE
SPIRALE EXTENSIBLE

Trois Courbes
Supprimant tout glissement.

Qualité recommandée : **Les Alliés.** — *En Vente dans les Gdes Magasins, Mons de Chaussures, Nouveautés, Sports.*
GROS : *La Touriste, Paris.*

LE BUNION REDUCER

du DOCTEUR **SCHOLL**
(en caoutchouc hygiénique)

se porte à même la peau, soulage immédiatement
L'OIGNON LE PLUS DOULOUREUX
en le protégeant de la pression et du frottement de la chaussure.

Évite la déformation de la chaussure et réduit peu à peu la difformité. | Pour Hommes et Dames pieds droit et gauche, *la pièce.* **4.50**

Chez tous bons bottiers et Orthopédistes.
Demander brochure gratuite : **" LES SOINS DES PIEDS "**
C. SCHOLL - 59, Rue Marcadet, 59 - PARIS

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE
DES AUTOMOBILES
et TOUTES APPLICATIONS

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES

Anciens Établissements ALFRED DININ
Société Anonyme au Capital de 6.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX
18, Route de Cherbourg
NANTERRE (Seine)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE
49, Rue St-Ferdinand
PARIS (XVII^e)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —

LE SAUT DU SKI A SAINT-MORITZ

Un saut de 31 mètres par Piceroni de Saint-Moritz, sur le tremplin du Julier. Le record du monde appartient à Nils Giestrang, qui franchit 41 m. sur la colline de Modane.

LE "SCOLAIRE COMPLET"

PRIX D'EXCELLENCE DE LA "VIE AU GRAND AIR"

disputé par les Lycées et Collèges de Paris, avec l'approbation du Ministre de l'Instruction publique et de M. le Recteur de l'Université, et décerné au lycéen qui sera en même temps le meilleur élève et le meilleur sportsman.

CABINET DU MINISTRE
DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE
ET DES BEAUX-ARTS

Monsieur,

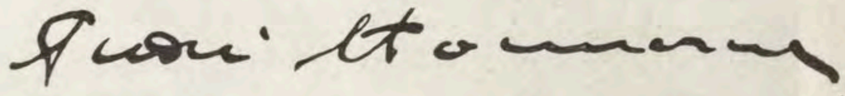
Vous avez bien voulu me faire part de votre désir de voir attribuer chaque année, dans chaque lycée ou collège, un prix qui serait offert par votre entremise et destiné à récompenser l'élève qui, par sa valeur intellectuelle, ne le céderait en rien à sa valeur athlétique.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que j'ai autorisé M. le Recteur de l'Académie de Paris à accepter votre offre et à s'entendre avec vous sur les conditions d'attribution du prix en question.

Je suis heureux d'avoir pu seconder ainsi votre généreuse initiative.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre de l'Instruction publique
et des Beaux-Arts,



C'EST donc un fait acquis : le Prix d'Excellence, offert par M. Pierre Lafitte aux lycées et aux collèges de Paris, sera disputé, cette année, à la fin mai, ou au début de juin, Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ont pu voir, dans le dernier numéro de la Revue, une reproduction du challenge. Il sera disputé, en effet, ardemment par une quinzaine d'établissements d'élite représentés par des athlètes qui, en dehors de leurs titres, reconnus dans les courses ou les concours, devront tous être aussi de bons élèves.

L'ACCUEIL RÉSERVÉ AU « SCOLAIRE COMPLET »

Quel accueil fait-on dans les milieux intéressés à cette originale initiative! Du côté des maîtres; proviseurs, directeurs, professeurs, la réalisation du projet correspond si bien aux vues, aux désirs et aux intentions, que l'on peut enregistrer une approbation unanime. Non seulement, dit-on, dans le monde universitaire, l'idée valait d'être appliquée dans l'attribution du beau challenge Pierre Lafitte, mais il faudrait généraliser cette application, exiger à l'avenir pour tous les grands concours de foot ball et d'athlétisme, ces notes scolaires, dont on n'a jamais tenu compte jusqu'ici. Du côté des élèves, vous pourriez noter une vive curiosité pour le futur programme, le désir bien naturel de connaître les épreuves essentielles, et aussi certaine anxiété à l'égard de cette moyenne scolaire qu'il faudra atteindre pour être jugé digne de représenter son collège ! Or, en ce qui concerne le programme, les jeunes athlètes peuvent faire confiance à notre Comité d'organisation ; ils ont déjà vu Marcel Delabre à l'œuvre, et ils ne savent pourtant pas encore de quels tours de maître il est capable, lorsqu'il s'agit surtout d'intéresser les jeunes. Et puis j'ai l'idée que le capitaine Cambier leur réserve aussi quelque surprises au chapitre des concours. Pour la moyenne, qui sera exigée, je ne suis pas dans le secret des dieux, et je ne sais à quel taux s'arrêteront MM. les proviseurs de Condorcet; de Buffon et de Pasteur, nos arbitres; mais je serais bien surpris, dans ma vieille expérience professionnelle, si elle s'élevait au-dessus de 10, pour les élèves de première, et à plus forte raison pour ceux des classes supérieures. Il faudra donc tout de même une certaine énergie à quelques-uns de nos jeunes athlètes plus actifs jusqu'ici sur les pistes que dans les sentiers tant variés de la science, pour ne pas perdre leurs droits d'admissibilité au concours, où ils seraient alors remplacés par des concurrents sans doute un peu moins entraînés, mais tout à fait dignes à notre point de vue de porter les couleurs de leur lycée.

DES CONCURRENTS REDOUTABLES

Reste donc à faire connaître, aux amis de la *Vie au Grand Air*, les futurs concurrents, à les renseigner sur leurs prétentions légitimes, fondées sur les exploits passés et aussi sur l'activité de la présente année scolaire. Disons d'abord, pour ceux qui sont peu au courant des habitudes scolaires, que tous les lycées, tous les collèges de la ville de Paris ont actuellement une Association Athlétique, régulièrement constituée, et affiliée à l'U.S.F.S.A. Des milliers de jeunes gens pratiquent donc déjà dans les grands établissements universitaires de Paris le foot ball, la course à pied, en un mot l'ahtlétisme; et plus de *onze cents* avaient pris part, en l'année scolaire 1919-1920, aux épreuves officielles organisées par notre Commission universitaire. Toutefois, dans le grand nombre des associations, on peut constater que, dans ces dernières années, cinq ou six établissements ont tenu de loin la tête du mouvement athlétique, et, constatation qui n'est point faite pour nous peiner, ni pour nous surprendre, ce sont justement ceux qui ont tenu la tête également dans tous les examens et les concours d'entrée aux grandes écoles. Ce sont sur la rive droite : *Condorcet*, et *Janson* et, sur la rive gauche, *Louis-le-Grand* et *Stanislas*, *Saint-Louis* et *Buffon*. Les succès, voire même les triomphes de Condorcet dans toutes les branches de l'activité athlétique, maintiennent la réputation du vieux lycée. Deux fois champion de Paris dans les concours de rugby en 1915 et en 1916, qualifié pour la finale du championnat d'association en 1918, victorieux dans six tournois nationaux de fleuret sur huit depuis 1913, aussi fort à l'épée qu'au fleuret, fier de ses célèbres raquettes : Porée, Preyforcat, Lefèbvre et Danet, Condorcet compte maintenir aussi la réputation que lui ont acquise dans l'athlétisme, les Crétaud, les Braissond et les Guillon.

L'étoile de Janson de Sailly a un peu pâli depuis l'époque glorieuse où les terrains de la Croix Catelan n'étaient témoins que des prouesses des jeunes racingmen jansoniens. Songez que depuis que le palmarès universitaire d'athlétisme existe, Janson a gagné trois fois le championnant de 100 mètres, 8 fois le 400 mètres, 5 fois le 1.500 mètres, 6 fois le 110 mètres haies, et qu'il est l'actuel tenant du 800 mètres, grâce à l'excellent Glachant, le digne neveu du capitaine Pierre Failliot. Janson a du mal aussi à maintenir sa réputation au tennis, mais comment continuer sans faiblir les Decugis, les Wallet, les Peret ? En revanche, le lycée s'affirme de plus en plus parmi les grandes équipes d'association et de fleuret. Il a gagné le championnat de Paris d'association en 1920, et il a eu le meilleur sur Condorcet au fleuret en 1916.

Le principal intérêt du mouvement athlétique scolaire, pendant et depuis la guerre, a été certainement la rivalité de Stanislas et de Louis-le-Grand, rivalité acharnée, et d'autant plus curieuse que les rivaux, tous ou presque tous membres zélés du Stade français, sont de bons amis qui fraternisent partout, hormis les jours de championnat. Les deux associations sont omni-sports. Louis-le-Grand l'a généralement emporté sur Stanislas dans les championnats d'athlétisme, de cross-country et d'association (sport ignoré chez son rival), mais Stanislas a gagné quatre années de suite le championnat au rugby de 1917 à 1920, il a fait jeu égal avec Condorcet au fleuret en 1918 et en 1920, et ses succès au tennis maintiennent les traditions de Sabouret, de Laurent, de Lamy-Lemercier. Le lycée et le collège seront comme toujours d'acharnés concurrents au prix d'excellence.

Le grand lycée Saint-Louis, qui avait fourni au palmarès les Forissier et les Deville, s'est remis l'année dernière à la pratique de l'athlétisme et, pour ses nouveaux débuts, réussit un coup de maître, en gagnant le prix du Président de la République, qui est un prix décerné à la meilleure équipe. Saint-Louis sera cette année un concurrent de tout premier ordre dans tous les concours officiels.

Enfin, en trois ou quatre ans, les jeunes externes de Buffon, soutenus dans leur énergique initiative par leur proviseur, ont fait de si grands progrès qu'ils ont pu figurer avec honneur dans les championnats d'association, et dans toutes les réunions athlétiques. Ils aligneront aussi une belle équipe dans la journée Pierre Lafitte. Voilà quels devraient être les favoris, mais il y a d'autres concurrents de grande valeur que nous présenterons une autre fois à la *Vie au Grand Air*.

J.-A. BERNARD,
Agrégé de l'Université,
Professeur au Collège Stanislas.

CHAUSSURES DE LUXE

Saderne

Cette marque et le prix sont imprimés sur chaque semelle. Ils sont votre garantie :
EXIGEZ-LES

100 F

Botte CHANTILLY
norvégien acajou. . . . **250 frs.**

Soulier GOLF
box calf couleur ou verni. **100 frs.**
box calf noir. . . . . **90 —**

EN VENTE A PARIS :

A LA SAMARITAINE, boulevard des Capucines et rue du Pont-Neuf.
AU PRINTEMPS.
A REAUMUR, rue Réaumur.
LATREILLE, 62, rue Saint-André-des-Arts.
AU ROYAL BOTTIER, 2, faubourg Poissonnière.
READY BOOT, 21, faubourg Poissonnière.
JEANNE D'ARC, 15, rue Caumartin ; 12 et 28, rue Fontaine ; 53, rue des Martyrs.
FELIX, 189, Faubourg Saint-Martin et 38, boul. Barbès.
ALFRED, 50, avenue d'Orléans.
MORISS, 46-48, avenue des Ternes.

Botte SKATING
box calf couleur. **160 frs.**

Demander la liste des dépositaires de Province : **132, Quai Jemmapes, PARIS**

LODEN

Marque ALSACE déposée

TISSU DE LAINE IMPERMÉABLE

CHAUD LÉGER

SPÉCIAL POUR TOUS MANTEAUX DE SPORTS

Le demander chez votre Fournisseur habituel.

Agence de Belgique : **49, Pont-l'Ile, Liége**

Usines à Guebwiller (Haut-Rhin)

Brochure explicative, et pour tous renseignements,
Société Anonyme du Loden Français
8, pl. des Victoires
PARIS

PNEUS "CLINCHER" North British Read TRADE MARK

POIDS LOURDS
36, rue Guersant, Paris. Téléphone : WAGRAM 34-06

Des
vins vieux exquis
dans lesquels on
fait macérer
des écorces de
quinquinas
supérieurs,
voilà le

DUBONNET

Ne se vend qu'en bouteilles d'origine

EQUIPEZ VOUS CHEZ UN SPÉCIALISTE PRATI= QUANT LUI MÊME LES SPORTS D'HIVER.

H.B.

Catalogue Hiver **1921**
N° 68 gratis sur demande.

Skis-Fixations-Bobsleighs-Patins-Bonneterie spéciale-Vêtements de ski-Fabrique de Laupars et Begsoms.

OCH

GENÈVE 2 RUE DU MARCHÉ
Succursales : St. Moritz-Zurich
Lausanne-Chaux-de-Fonds-Neuchâtel.
Montreux St. Gall

PELADE NOTICE GRATUITE BENIT, pharmacien, 27, rue Matabiau, Toulouse.

BELLE JARDINIÈRE
2, Rue du Pont-Neuf, PARIS

EXPOSITION
DES
VÊTEMENTS
CONFECTIONNÉS
et SUR MESURE
Hommes, Dames, Jeunes Gens
Fillettes et Enfants

Envoi franco du Catalogue et d'Échantillons sur demande.
Succursales : PARIS, 1, Place de Clichy; LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, NANTES, NANCY, ANGERS

GRAND ASSORTIMENT DE FOURRURES

Paletots de Chèvre
Pelisses pour Automobile
:: Gants fourrés ::
PRIX EXCEPTIONNELS

AUX MARINS
7 et 9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Équipements complets, Leggins, Gants, Lunettes, etc.

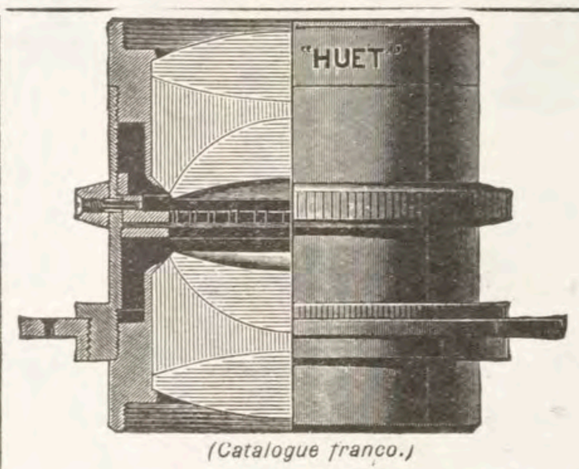
Tous les articles de sports

Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. ::

sont vendus au détail pour le prix du gros

chez Elims Pierre 10, Faub. Montmartre PARIS — cour du journ. "l'Auto"

Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

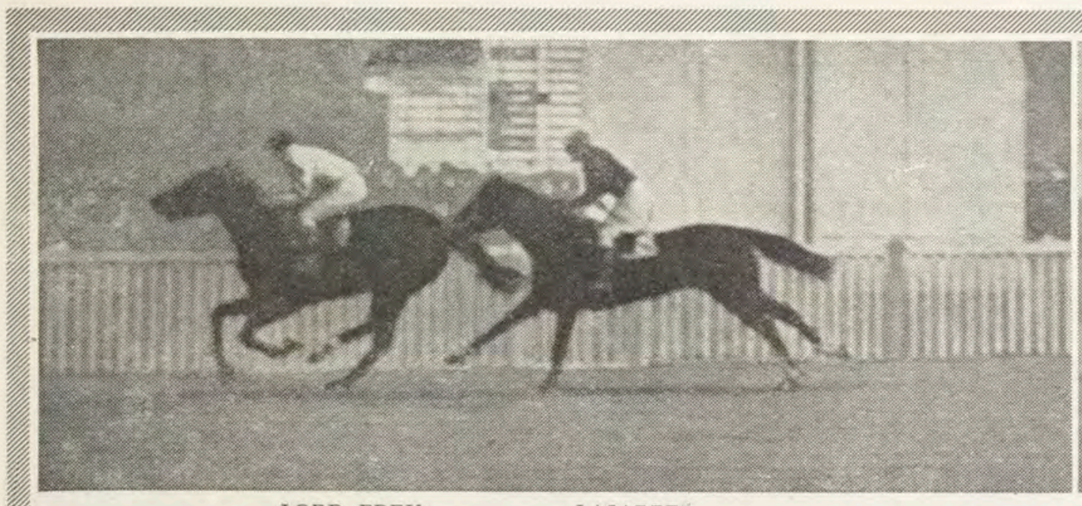


(Catalogue franco.)

EXIGEZ LES OBJECTIFS
HUET
ANASTIGMATS

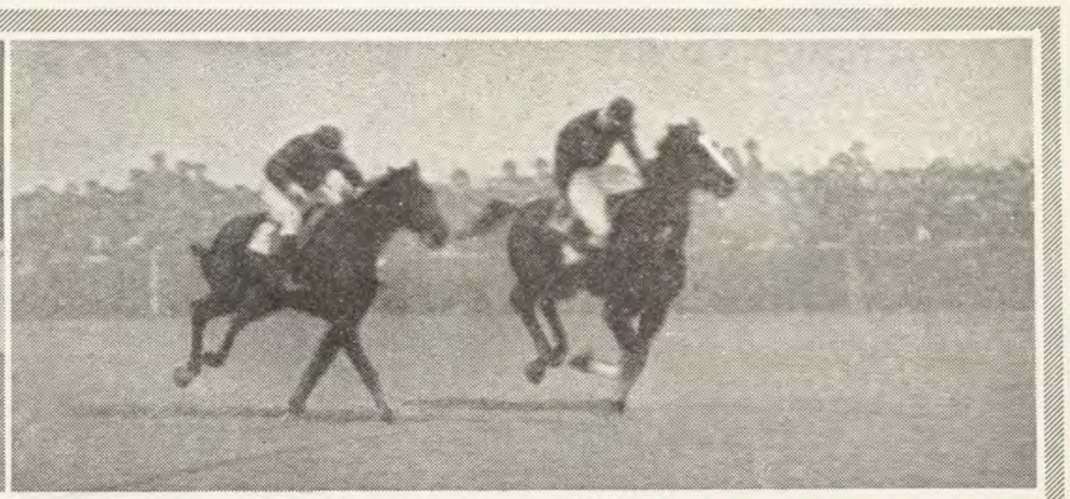
Comparables aux meilleures marques étrangères
Ouvertures : 3,5 ; 4,5 ; 6 - et 6,5 symétriques

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'OPTIQUE
Constructeur des jumelles à prismes "HUET"
PARIS — 76, Boulevard de la Villette, 76 — PARIS



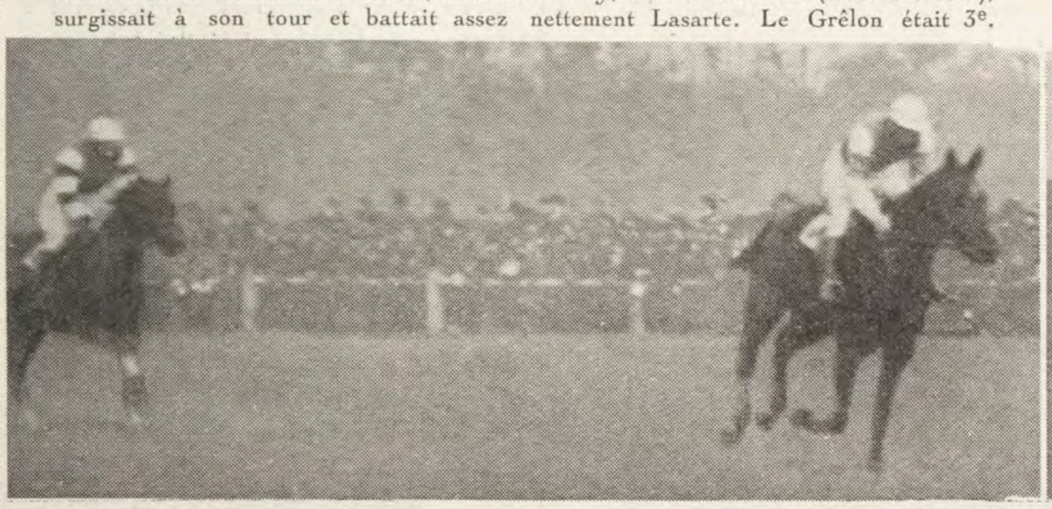
LORD FREY LASARTE

ARRIVÉE DU PRIX MAXIMUM (20.000 fr., 3.500 m.), Maisons-Laffitte, 3 novembre. — En face, Dancing Maid se plaçait seconde. Dans la ligne droite, Lasarte et Le Grêlon survenaient, mais Lord Frey, à M. Eschenauer (Bartholomew), surgissait à son tour et battait assez nettement Lasarte. Le Grêlon était 3e.



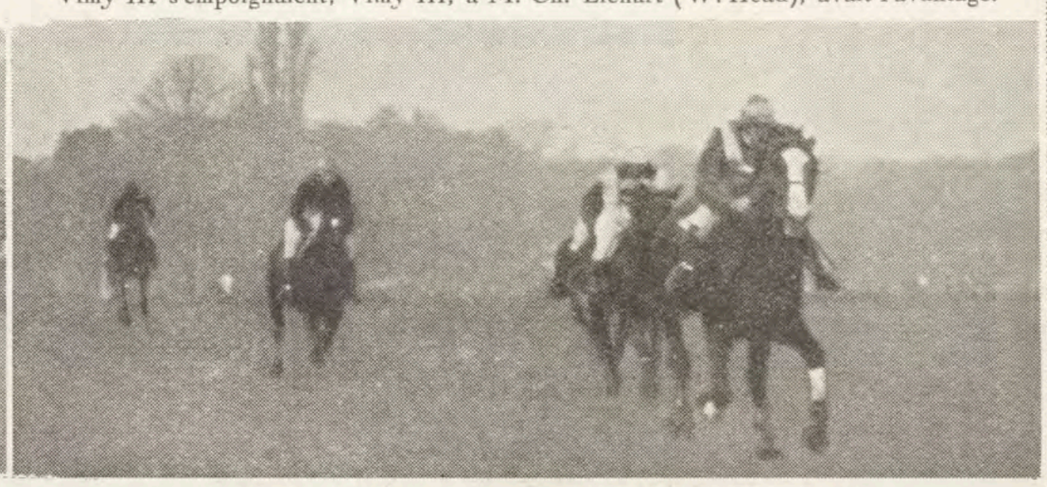
CRAPINÉ VIMY III

ARRIVÉE DU PRIX VARAVILLE (steeple-chase, 15.000 fr., 3.100 m.), Auteuil, 4 novembre. — Le peloton a été compact jusqu'au huit où Crapiné, Vimy III, Eldered et Mignon étaient presque ensemble. Dans la ligne droite, Crapiné et Vimy III s'empoignaient, Vimy III, à M. Ch. Liénart (W. Head), avait l'avantage.



ODOACRE HÉROS XII

ARRIVÉE DU PRIX FIRINO (steeple-chase, 20.000 fr., 5.000 m.), Auteuil, 7 novembre. — Héros XII a mené, serré de près par Odoacre, A l'open-ditch, Héliogalalus faisait panache. Raviole venait ensuite. Héros XII continuait tandis que Odoacre était très monté. Héros XII, à M. Coulon (Thibault), dominait la situation.



MOLDAVIA RAINFALL OVILLERS

ARRIVÉE DU PRIX ASTON BLOUNT (Haies, 25.000 fr., 4.000 m.), Auteuil, 7 novembre. — Rainfall, Insensible, Kingdom et Ovillers ont pris la tête, tandis que Foliosus dérobait presque immédiatement. Dans les tournants, Ovillers, à M. Bruneau (Lassus), avait pris la tête devant Suavita, et l'emportait facilement.

VIMY III CRAPINÉ

ARRIVÉE DU PRIX GEORGES BRINQUANT (steeple-chase, 25.000 fr., 5.500 m.), Auteuil, 18 novembre. — Vimy III et Crapiné se sont maintenus en tête. Au brook, Rossator venait en tête. Dans la ligne droite, la partie se dessinait, Crapiné, au comte R. de Bauregard (G. Mitchell), dominait Vimy III et Rossator.

RÊVE DE MONDAINE LE MÉRISIER LE GUETTEUR ELDERED

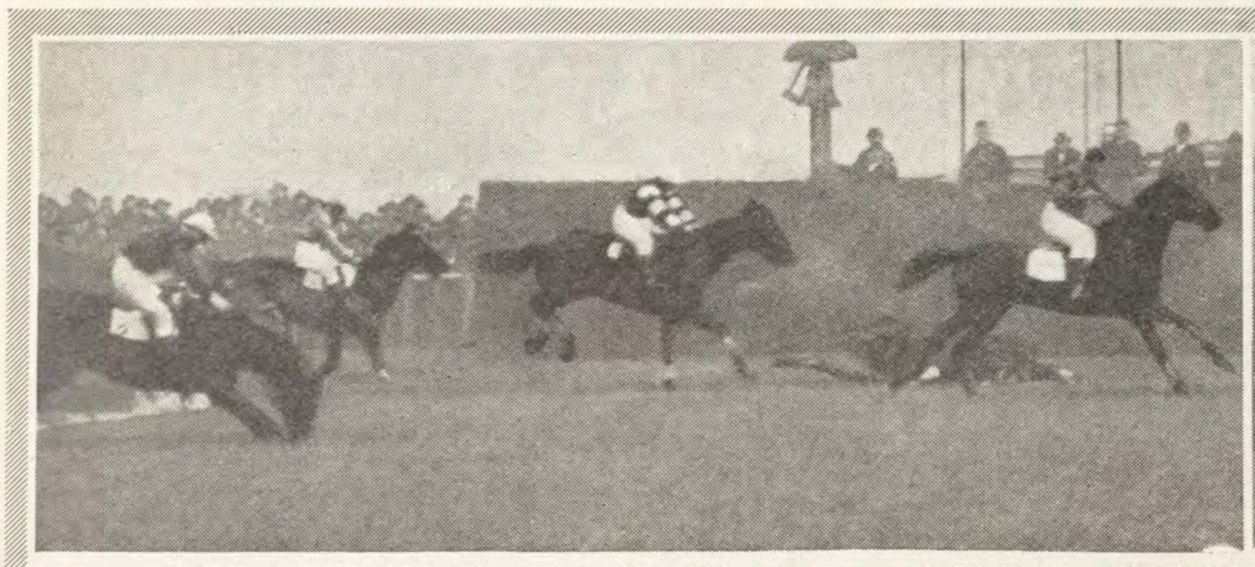
ARRIVÉE DU PRIX LE TORPILLEUR (steeple-chase, 10.000 fr., 5.100 m.), Auteuil, 21 novembre. — Le train a été fait par Le Guetteur et Le Mérisier. Dans les tournants, Eldered, au duc Decazes (L. Barré), passait premier, tandis que Le Guetteur semblait débordé ; il revenait très bien et succombait d'une tête.

LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE NOVEMBRE

L'HEURE du repos a sonné pour les cracks. Le turf est maintenant aux épreuves consolatrices dédiées aux chevaux de plat, et l'obstacle vient poser des questions plus ou moins ardues aux as de la branche cadette. Auteuil a repris ses droits dès le premier novembre et nous a offert aussitôt le Prix Finot. Le hasard des engagements à long terme a permis d'admirer la maîtrise du plus qualifié des hurdle-racers de la nouvelle génération, un nouveau Huis Clos qui a nom Elseneur et appartient à l'écurie la mieux armée du moment, celle du Duc Decazes. Le fils de Jacobi et Upsal avait, dans le 26e Biennal d'Auteuil, la tâche lourde de rendre seize et vingt livres à des adversaires distingués de la spécialité, tel que Mon Béguin qui est parti presque aussi favori que Elseneur, et tel que Mal Luné, dont les partisans étaient nombreux. Rien de surprenant qu'Elseneur ait gagné ; mais avec quelle désinvolture il a brisé le ressort de ses adversaires qui ont fini, égrenés. On ne saurait voir un type de cheval d'obstacles plus accompli qu'Elseneur. C'est une lame, mais une lame forte et flexible. Il a la symétrie, l'harmonie et l'équilibre. Les jambes longues, le corps léger, bien soudé, il passe l'obstacle avec brio et sûreté. Sa fougue est moins grande et sa brutalité moins à craindre que celle de son devancier Huis Clos. Il n'y a pas à redouter l'épaississement que laissait prévoir celui-ci. On pourrait le décréter de tout repos, si dans ce métier « casuel », comme disent les paysans, on pouvait escompter le lendemain.

Elseneur avait donc obtenu tous les suffrages des amateurs du jumping, quand, dans la même maison, se révéla un grand beau cheval alezan, long, ayant du compas, sautant comme le cerf agile, souple comme une pâte de guimauve, et dont l'entourage raffolait : « Regarde celui-là, tu n'en verras pas beaucoup de pareils. Regarde et Souviens-toi ». On dirait que Dame Fortune n'aime pas les présents uniques. Quand elle dispense ses faveurs à une écurie, elle le fait avec largesse. Il y a chez Bariller d'autres jumpers du Duc Decazes dignes d'accompagner en chœur honorablement ces duos ; et chez Stern, des fraîchement dressés de M. Boussac qui font constamment bonne figure sur la butte Mortemart. N'allez pas prendre ceci pour un obstacle comme ce profane qui me demandait l'autre jour de la lui indiquer sur la piste. La rivière ne se saute pas à tout coup, mais la butte Mortemart ne se saute jamais. Elle n'est un obstacle que pour le parieur qui y saute souvent, surtout quand il marche contre les favoris. Car, à Auteuil, la grosse cote est un régal très rare.

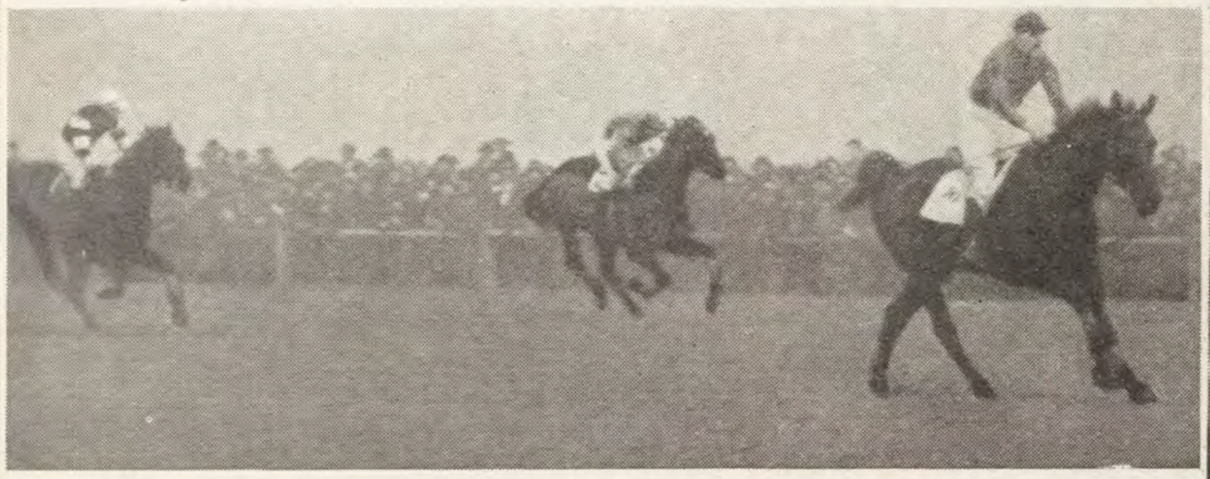
On ne peut guère faire fi du favori, ici ou à Enghien. Il faut emboîter le pas du marché sur la jaune ou la rose, à moins qu'il ne s'agisse d'un steeple-chase militaire. Alors la fantaisie n'est pas mensonge, comme dans le Prix du Général de Biré, où un Orim, monté par M. de Fraguier — à merveille — gagne à 15/1, sans avoir eu à faire auparavant, un tour fallacieux à l'exemple de certains chevaux de vins qui lisent dans la pensée de leur propriétaire. Nous avons parfois les hyper-tendus muets comme la tombe, et parfois les hyper-tendus dont la salive



YOGHI COUP DE CANON ODOACRE

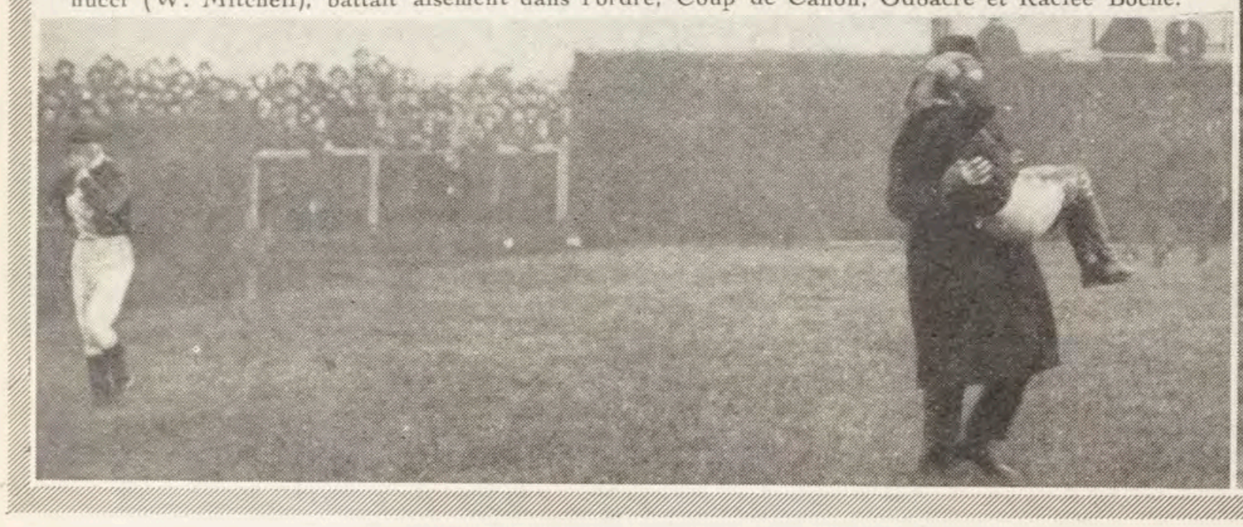
H. DE TROIE SUGAR LOAF FONRAUD ODOACRE SUGAR LOAF

LE PRIX MONTGOMERY (steeple-chase handicap), doté de 50.000 fr., s'est disputé le 21 novembre à Auteuil, sur 5.500 mètres. Hélène de Troie est partie devant Sugar Loaf II, Odoacre, Yoghi et Coup de Canon. Au premier saut de la rivière des tribunes, Hélène de Troie tombait, Ultimatum dérobait, Harr désarçonnait son jockey, et Fonraud tombait. En face, Coup de Canon, Odoacre, Yoghi, Sugar Loaf II, Inquisitif et Raclée Boche étaient dans cet ordre. Au second saut de la rivière des tribunes, Coup de Canon, Odoacre, Sugar Loaf II étaient les premiers, Yoghi culbutait. (A droite), 1er saut de la rivière. (A gauche), 2e saut de la rivière des tribunes.



ODOACRE COUP DE CANON SUGAR LOAF

ARRIVÉE DU PRIX MONTGOMERY. — Au brook, Raclée Boche, Sugar Loaf II, Odoacre et Coup de Canon étaient à peu près ensemble devant Inquisitif. Dans les tournants, Sugar Loaf II, Coup de Canon et Raclée Boche restaient seuls en course. Sugar Loaf II, à M. C. Ranucci (W. Mitchell), battait aisément dans l'ordre, Coup de Canon, Odoacre et Raclée Boche.



LA CHUTE DE PARFREMENT. — Parfrement, qui montait Hélène de Troie, tombait au premier passage de la rivière. Il restait étourdi sur la piste et était transporté à l'infirmerie.

SUGAR LOAF II. — Sugar Loaf II, par Wabum N et Peterhoft, à M. Césare Ranucci (W. Mitchell), gagnant du Prix Montgomery,

est expressive. L'héroïne a fait des siennes et le crachoir des hippiâtres a décelé des pratiques défendues. La santé du turf réclame le cheval « nature ». Le doping a été puni et le commissaire a cessé d'être bon enfant, aux applaudissements des plus notables étrillés.

Le métier de parieur est déjà bien assez difficile sans ces pratiques illégales. On en a su quelque chose à Saint-Cloud, le 2 novembre, où une soixantaine d'attardés au festin ont lutté pour en recueillir les reliefs... sans grand relief. Zorobabel a eu les honneurs de la grosse cote, 33/1, et Erynnie fut un runner-up au tableau du Mutuel avec un beau 17/1. Garde Noble vint en fin de compte sauver les friands du papier, assez mal en point après cette difficile journée.

Le lendemain, un des derniers rayons du Soleil d'Or, le Prix Maximum, dont les 20.000 francs échappèrent à Lasarte, qui sans avoir été une Flowershop ou une Meddlesonne Maid, a montré une qualité égale à sa belle endurance. Pour n'être pas Américain, G. Stern ne sait pas moins conserver longtemps ses pensionnaires dans une forme parfaite. Partie favorite, Lasarte se heurte à Lord Frey qui est barré par Simpri. Oui, mais Lord Frey a comme cavalier G. Bartholomew, au lieu de Parfrement. Question de monte ? De terrain ? De circonstances ? Evitons la courbature cérébrale, et passons à High Spirits, le favori et le vainqueur — ce qui n'est pas toujours synonyme — du Prix de Joyenval ; et enfin à Martelloni, qu'on joue « couru » dans le Prix de Monaville et qui échappe péniblement à l'attaque de Stick ta It, lequel justifie ainsi la traduction d'Accrocheur... ou de Crampon.

Après un Auteuil du jeudi où l'on revoit aux prises Vimy III, Rossator, Crapiné, Eldered, Mignon et autres acrobates du jeune âge, et d'anciens habitués genre Héros XII se défendant contre des Coup de Canon et des Dernière Cartouche, Saint-Cloud nous fait assister au Prix Richelieu que Corcoran II enlève d'une tête à Carnoules. La favorite Crécerelle est troisième à une courte tête et aurait gagné un peu plus loin. Fou du Roi est gêné par ses concurrents autant que par la distance trop courte. Laboureur et La Hallebarde sont les autres gagnants à citer.

Le 10 novembre, deux poulains de deux ans se placent en vue : Evian et surtout Vespertilion, par Sans Souci II, qui a raison d'une encolure, de Martelloni. Nicot, battant Garde Noble, puis le Bélier ne battant rien, ou presque rien, sont d'autres heureux du jour.

Et revoici, à Auteuil, Elseneur qui dans le Prix de Fontainebleau, rend en se promenant dix-sept livres à Mégantic, lequel gagnera quelques jours plus tard. Ovillers venait de faire couler beaucoup d'encre après sa victoire du Prix Aston Blount.

Il n'est pas moins brillant sur les gros obstacles du Prix Canot qu'il l'avait été sur les haies. Mais entre les succès escomptés d'Ovillers et d'Elseneur, se produit une fâcheuse lacune : on paye 6 pour Précaution — ironie des noms — et Précaution s'effondre sous le poids qu'elle doit rendre à Gabée. Le Rapin présente un coucher de Soleil aux admirateurs du tableau du Mutuel en culbutant dans le Prix Voilier, dont dès lors Philhellène est le maître contre le marché à regret Insensible, dont les fidèles méritent tous la décoration, le pucroh, par exemple, emblème de l'attente.

Marque au Choix parvient à rendre huit livres à Le Péril dans le Prix Nijer, à Enghien.

Et, maintenant, nous allons voir toujours un peu les mêmes acteurs dans des pièces différentes sur trois scènes diverses.

Il ne s'agira plus de savoir si tel ou tel cheval retourne à son origine paternelle ou maternelle, mais si le fervent du sport illégitime retourne au Mutuel. C'est du sport et du beau sport, non plus de la sélection. Les classiques se reposent. Place au romantisme de l'obstacle.

SAINT-GEORGES.